

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE SOCIOLOGÍA Y CIENCIAS POLÍTICAS

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE SOCIÓLOGO CON
MENCIÓN EN DESARROLLO

**“DE LA UTOPIA A LA REALIDAD: APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
MEDIANTE EL USO DE LA BICICLETA PÚBLICA (BICI Q)”**

OMAR PATRICIO IBUJÉS GALLEGOS

DIRECTOR: MSG. ALEJANDRA DELGADO

QUITO, 2016

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE LICENCIADOS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

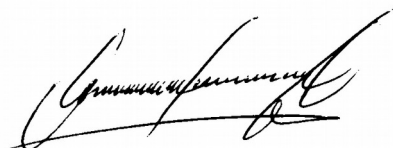
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **OMAR PATRICIO IBUJÉS GALLEGOS**, con C.I. 1724265564 autor del trabajo de graduación intitulado: **"De la utopía a la realidad: apropiación del espacio público mediante el uso de BICI Q"**, previa la obtención del grado académico de **SOCIOLOGÍA CON MENCIÓN EN DESARROLLO** en la Facultad de **Ciencias Humanas**:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Quito, 08 de Diciembre de 2016



OMAR PATRICIO IBUJÉS GALLEGOS

C.I. 1724265564

DEDICATORIA

A mi madre, por enseñarme el valor de la perseverancia y la paciencia. Por creer
en mí, gracias por su apoyo.

A mi padre, por inculcarme el valor de la responsabilidad y por ser mi guía desde
que nací, le debo mucho la persona que soy.

A Paola, por ser mi compañera de vida y estar presente en el desarrollo de este
estudio, por su insistencia y amor que incentivan a continuar.

A mi tía, por ser mi segunda madre, mi amiga y apoyo de vida

A Andrea y Sebastián, mis hermanos, por ser mis pilares, mejores amigos y
confidentes.

A todos los ciclistas de Quito, por su lucha constante en búsqueda de un cambio y
vivir una utopía.

AGRADECIMIENTOS

A mi directora de tesis, Alejandra Delgado, por ser mi guía académica, apoyo y tenerme paciencia.

A Mario Unda y Nelson Reascos, por la experiencia y apoyo en el desarrollo de esta investigación

A todos mis amigos (Edmundo, María Belén, Ana María, Tania y Andrés), por su constante ayuda y empuje para seguir adelante.

INDICE

CONTENIDO

DEDICATORIA.....	2
AGRADECIMIENTOS.....	3
INDICE.....	4
RESUMEN.....	6
INTRODUCCIÓN.....	7
1. CAPITULO I:.....	12
1. Espacio Público, Ciudadanía y Ciudad.....	12
1.1 Espacio Público.....	13
1.2 Espacio público como manifiesto cultural.....	18
1.3 Espacio público y las relaciones sociales.....	20
1.4 Relación del espacio público con la ciudadanía.....	23
1.5 Ciudad como espacio público.....	26
1.5.1 La ciudad, espacio público desde Latinoamérica.....	30
2. CAPITULO II:.....	35
SOBRE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.....	35
2.1 La nueva movilidad, un cambio de paradigma.....	35
2.2 HOMO MOBILIS, vestigios en Quito.....	38
2.3 Movilidad urbana y medios de transporte público en la ciudad, norte de Quito.	44
2.3.1 Una mirada histórica al transporte público.....	44
2.3.2 Sobre la movilidad en la alcaldía de Paco Moncayo.....	45
2.3.4 Sobre la movilidad en la alcaldía de Augusto Barrera.....	49
a. Metro de Quito.....	50
b. Corredores exclusivos de transporte público.....	51
2.3.5 Sobre la Movilidad en la Administración de Rodas.....	52
Situación actual de la movilidad en Quito.....	52
2.4 Actores de movilidad en Quito:.....	54
a. Usuarios del transporte público.....	55
b. Transportistas.....	55
c. Distrito Metropolitano de Quito (Alcaldía).....	57
d. Medios de comunicación.....	57
3. CAPITULO III:.....	59
3.1 La Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.....	59

3.2 Incorporación de la bicicleta en la movilidad	61
3.2.1 La Bicicleta en Quito	62
3.2.2 La Bicicleta Pública del Distrito Metropolitano de Quito (Bici Q)	65
3.2.3 Perfil del usuario de Bici Q	67
3.2.4 Alternativas e iniciativas municipales y ciudadanas en cuanto a la movilidad en Quito	69
a. Pico y Placa	70
b. Ciclo paseo	71
c. Bici paseos patrimoniales	74
d. Cicleadas Urbanas Nocturnas CER	74
e. “Hadas Madrinass”	75
3.3 Aspectos que inciden en el uso de la bicicleta pública en el Distrito Metropolitano de Quito	75
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	78
BIBLIOGRAFIA	83
Entrevistas	87
ANEXOS	89
Guion de entrevista abierta y semiestructurada	89
Imágenes	90

RESUMEN

La presente investigación aborda el estudio sociológico urbano de la movilidad urbana y sus elementos que la conforman, con especial énfasis en analizar como mediante el uso de la bicicleta publica “Bici Q” se derivan aspectos de apropiación del espacio público y el surgimiento de nuevas relaciones sociales.

De igual manera, se afirma el protagonismo de los ciudadanos como actores capaces de transformar la estructura y organización de la ciudad mediante el uso de alternativas e innovaciones de la bicicleta.

Dentro de la ciudad de Quito a diario se realizan 4’600.000 viajes utilizando las formas tradicionales y no tradicionales de movilidad por lo que el presente trabajo se enfoca en el análisis de los y las bici usuarias del proyecto municipal “Bici Q” ya que son ciudadanos mayores de edad con la posibilidad de generar conciencia.

Palabras claves: Espacio público, ciudadanía, ciudad, ciudadano, Bici Q.

INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana durante la época moderna ha sido uno de los estudios más relevantes y problemáticos para las ciudades, este es uno de los ejercicios más importantes ya que fortalece y permite la fluidez de todos los sistemas humanos que se albergan dentro de ella (económico, político, social, cultural, tecnológico) para garantizar la vida y continuidad de la urbe. La ciudad al ser el eje de intercambio más fértil de los flujos humanos, ha convertido a los desplazamientos en una acción vital convirtiendo a ciertos sectores en hiper centros o núcleos y segregando a otros a residenciales o industriales; esto ha permitido que la ciudadanía desarrolle mecanismos innovadores de movilidad alternativa para que el desenvolvimiento de las actividades se realicen sin problemas ni retrasos.

La movilidad dentro del análisis actual de Quito se ha visto lenta y detenida debido a varios problemas ajenos a la misma, uno de ellos es la sobrepoblación: al existir una gran cantidad de ciudadanos, el Estado debe velar por garantizar el acceso de este servicio a toda la ciudadanía ofertando todo tipo de alternativas desde motorizadas hasta no motorizadas pero que no detenga la fluidez por la que se caracteriza la *polis*.

De igual manera la movilidad en la época moderna se enfrenta al problema de la eficiencia de la velocidad. El paradigma clásico caracteriza a la movilidad como ese factor que constantemente debe cubrir las distancias con mayor velocidad y es donde se radica el problema. Dentro del actual estudio se propone cambiar de paradigma y desdibujar el legado de la “distancia-velocidad” para convertirlo en un complejo entendimiento de movilidad total, donde no solo se satisface la circulación de ciertos elementos sino de un acervo total y complejo de traslado y movimiento que puede abarcar información hasta transferencia física de factores y elementos. No obstante no hay que olvidar que el cambio de este paradigma se madurará mediante la apropiación del espacio público que permite, en la actual investigación, el uso de la iniciativa municipal “Bici Q”.

La movilidad urbana crece y a la vez crea riqueza por la fluidez del comercio y demás instancias de la vida en la sociedad. Claro ejemplo es la accesibilidad del transporte público a sectores periféricos de las ciudades, la creación de bulevares peatonales y zonas comerciales especiales donde su prioridad es atender al peatón.

El automóvil dentro de la modernidad se ha convertido en el máximo contrincante de las alternativas de movilidad para los ciudadanos. La construcción de su imaginario se constituye en la comunicación simbólica que emite, es decir su propuesta de “velocidad” lo ha convertido no solo en una herramienta de desplazamiento sino que se ha configurado como un actor protagonista en varios sistemas volviéndolo ícono de estatus ya que garantiza el acceso o la aceptación de ciertas clases sociales dependiendo de la marca o el tipo que sea. Además, el estatus del auto se desborda a niveles de consumismo que puede tener un ciudadano de otro, de acuerdo, asimismo, de la marca que sea el motorizado.

El automóvil inclusive se muestra como herramienta que diferencia la barbarie de lo civilizatorio, no es lo mismo ser un ciudadano de automóvil a ser un ciudadano de autobús, ciclista o mucho peor peatón, ya que andar en transporte público no garantiza seguridad, educación y tiempo, es considerada una regresión

De igual manera, factores como la verticalidad geográfica de la ciudad de Quito son problemas que obstaculizan el surgimiento del uso de la bicicleta y los cuales se intentan superar mediante el uso de las innovaciones. Se observa que la distribución territorial de la ciudad es desigual lo que ha coartado la posibilidad de crear un sistema integral de movilidad perpetuado el paradigma clásico, sin embargo esto ha permitido desarrollar nuevas propuestas, logrando introducir el uso de la bicicleta moderna (eléctrica) para potenciar la configuración del nuevo paradigma que se propone en la actual investigación y contempla el traslado.

La bicicleta y su surgimiento se han enfrentado constantemente con el problema de la conciencia ciudadana, una conciencia tierna que no valoriza las variables que se pueden transformar gracias a su uso. Andar en bicicleta no es el objetivo principal, andar en bicicleta da cierto nivel de equidad, la capacidad de reformar nuestras vidas, nuestra salud, nuestro trabajo, de reconstruir nuestras comunidades y de ejercer en plenitud nuestra ciudadanía. Es fácil detectar nuestra inconciencia al permitir que la mayor ocupación del espacio público sea destinada para el espacio vial del auto privado de uso individual, sobre la del beneficio común que segregaría al automotor para priorizar al peatón, al ciclista o al transporte público; Se fomenta la madurez de una nueva conciencia.

La bicicleta pública ha ingresado lentamente como actor protagonista de la movilidad en la ciudad ya que se ve enfrentada constantemente con el problema cultural, claro ejemplo es la falta de educación vial para toda la ciudadanía ya que se irrespeta la jerarquía de la movilidad o simplemente se la ignora.

La intención de la presente investigación es mostrar como mediante el uso de la bicicleta pública se permite la apropiación del espacio público y surge como alternativa de movilidad. Es decir, reconocer a la bicicleta pública como la herramienta innovadora que al apropiarse del espacio público, mediante su circulación, permite dar paso a una alternativa de movilidad y germinar una nueva conciencia de la ciudadanía para mejor la urbe. Para esto se realiza un estudio de caso de las percepciones de algunos bici usuarios de la ciudad como punto de partida en la comprensión del fenómeno de la movilidad y sus transformaciones.

El estudio de ciudad se da desde su cotidianidad y es entendida como el lugar objetivo y subjetivo que contiene todas las lógicas, roles, derechos, obligaciones, normativas y más, en donde se desarrolla la vida urbana desde una mirada sociológica como fenómeno social. Dentro del llamado al surgimiento de esta nueva movilidad se dan vestigios de la configuración o el perfilamiento de un nuevo actor social urbano que genera una nueva estructura y acción permitiendo juntar distintos factores de la vida en movimiento y de la nueva conciencia ciudadana.

La relación entre espacio público, ciudadanía y ciudad han permitido que se desarrolle el objetivo general de analizar la apropiación del espacio público mediante el uso de la bicicleta pública y corroborar los objetivos específicos de analizar las relaciones sociales que se producen a partir de igual manera de su uso así como también observar varios factores que influyen para detener el uso de la bici Q en la ciudad.

Dentro del Distrito Metropolitano de Quito se realizan 4'600.000 traslados diarios entre transporte público, privado y modos alternativos (Secretaría de Movilidad, 2015). De los cuales los principales son para estudio y trabajo por lo que la población quiteña adscrita al programa "bici Q" se muestra como óptima para esta investigación.

Ahora, el análisis de algunos usuarios de bici Q no representa la totalidad de las percepciones del universo, pero gracias a factores que comparten entre sí (económicos, sociales, culturales, políticos, tecnológicos), este nos permite entender la movilidad, apropiación del espacio público y sus transformaciones a partir del uso de la bicicleta pública como medio de transporte en la ciudad. La percepción de las y los bici usuarios permite fundamentar el ejercicio de su movilidad en la urbe.

La selección de muestra de bici usuarios, se basa en la ventaja que tienen de percibir la apropiación del espacio público mediante su uso ya que son personas que sobre pasan la mayoría de edad, pertenecen a una clase social media alta que les permite poseer la capacidad económica de elegir el medio de transporte que deseen para sus desplazamientos cotidianos dentro del hipercentro, lo que posibilita una movilidad no tan restringida. En definitiva, la selección de entrevistados se basa en aquel grupo que está más expuesto a probar diferentes estrategias públicas o privadas

La hipótesis que se testea en el presente estudio gira en torno a que se afirma que la bicicleta pública funciona como herramienta que permite apropiarse del espacio público y se muestra como alternativa de movilidad. De igual manera esta herramienta ha creado nuevos roles, relaciones sociales, concepciones, imaginarios, nueva comunicación simbólica y a la vez una clara muestra inclusiva por el uso y la participación de mujeres, además de estudiantes, trabajadores y alto empresarios de la bicicleta pública. En conclusión, el ingreso de la Bici Q en la movilidad genera un cambio no solo en el sistema de transporte sino también en la ciudad en general.

Se usa la metodología cualitativa de investigación mediante entrevistas abiertas semiestructuradas y observación participante a efectos de analizar los vestigios de cambio que se están dando en la movilidad urbana de los bici usuarios de “Bici Q” desde su aparecimiento.

La investigación consta de tres capítulos, que intentan estudiar a la movilidad desde espacios donde se desarrolla, hasta la experiencia de ciertos grupos protagonistas como lo son estudiantes, empresarios, trabajadores, artistas, etc.

En el primer capítulo, se analiza teóricamente al espacio público, la ciudadanía y la ciudad para tener un mejor entendimiento: se los estudia individualmente, describiéndolos para posteriormente generar un estudio fusionado por estas teorías.

En el segundo capítulo se realiza una descripción y abordaje teórico sobre el tema de la movilidad de manera minuciosa. Se intenta fugar el concepto y conocimiento que lo asemeja al transporte, mostrando y concientizando su relacionamiento con los ciudadanos, su entorno y su manera de desplazarse. Dentro de esta parte del estudio se describen los rasgos del nuevo ciudadano *homo mobilis*, un ser que se desarrolla, configura y actúa gracias a su movimiento integral por la ciudad mediante el uso del instrumento base de este estudio, la bicicleta pública.

En el tercer capítulo, se realiza una descripción de la movilidad contemporánea en la ciudad de Quito, desde la incorporación de la bicicleta pública como experiencia transformadora, políticas públicas que se han optado para mejorar la movilidad en la urbe e iniciativas ciudadanas para tratar de cambiar la realidad de la circulación.

Se organiza y describe datos técnicos, informacionales, históricos y actuales sobre las políticas escogidas por los gobiernos de turno para determinar sus actividades y el ver el desarrollo de alternativas.

Finalmente, se llegan a conclusiones y se plantean recomendaciones de la investigación. Se pone en discusión las conclusiones como inseguridad, carencia de una conciencia ciudadana, falta de infraestructura, poca educación vial y los cambios que se han dado a partir del incremento del uso de la Bici Q como alternativa para la movilidad en Quito.

Las conclusiones del estudio permiten observar las transformaciones que se van dando a diario gracias al uso de alternativas de movilidad no motorizada así como también visibilizar las prácticas de movilidad urbana que se dan por el uso neto de la bicicleta pública

1. CAPITULO I: ACERCAMIENTO TEÓRICO

MARCO TEÓRICO

Dentro del presente capítulo se realizará la descripción con la que se abordará la investigación propuesta. Las categorías principales de este texto académico son *Espacio Público*, *Ciudadanía* y *Ciudad* que servirán para mejor la comprensión y descripción del lugar donde la vida social sucede, donde sinérgicamente la ciudadanía vive, se relaciona, comunica, interactúa, conquista derechos y co genera nuevos, dentro del lugar denominado espacio público, para así, poder armonizar la convivencia dentro de la Ciudad.

1. ESPACIO PÚBLICO, CIUDADANÍA Y CIUDAD.

Los aportes y estudios de Jordi Borja (2000; 2003; 2012) y Fernando Carrión (2003) son la columna vertebral para el entendimiento que se le quiere dar al espacio público y mediante el cual se genera la comprensión del mismo para el desarrollo de la actual tesis.

Para nuestra comprensión y aproximación a la ciudadanía, los aportes teóricos de Jordi Borja (2000) y Martínez (1999) serán los que nos colaborarán para sustentar y observar las relaciones sociales que se generan dentro del espacio público intermediado por la condición de ciudadano o ciudadana.

En cuanto al acercamiento teórico que se le quiere dar a la Ciudad, las dimensiones creadas por Carrión (1999; 2003), Sassen (1999), Borja (2000; 2003; 2012) y Castells (1998) son las que nos servirán para comprender la dimensión global que se le ha dado a la ciudad, dentro de un contexto moderno dominado por las relaciones sociales personales o en red. De igual manera se explicará cómo surgen focos de progreso y procesos globales dentro de las ciudades latinoamericanas en cuanto a movilidad y alternativas de transporte para acoplarlas a las condiciones globales sin olvidar el lograr la desterritorialización de las fronteras tal como las experiencias de las ciudades con alto desarrollo.

Por lo tanto, la relación de los tres conceptos y su interacción generan una vasta perspectiva desde donde se va a analizar el espacio público y como este se postula como el sitio natural y apto para la manifestación de derechos y demás necesidades colectivas tales como la movilidad, que presenta dificultades a diario gracias al tráfico que producen los autos. Nuestra postura es de buscar una ciudad más sostenible, participativa, inclusiva, amigable con el ambiente y más humana con nosotros mismos.

Finalmente, esta tesis busca encontrar sentido y definir como mediante el uso de la bicicleta pública “Bici Q” se posibilita la apropiación del espacio público, sitio al que todas y todos los ciudadanos tenemos derecho de usar como parte natural humana para producir prácticas cotidianas, saberes prácticos, para facilitar, entender y además construir un lugar armonioso y amigable de la nueva ciudad “planificada”.

1.1 ESPACIO PÚBLICO.

Para empezar, la concepción de espacio público en la actualidad se encuentra desvalorizada y minimizada al espacio físico (funcional) al que se le debe dar utilidad productiva-mercantil¹, antes que un significado trascendental para el desarrollo de la sociedad. Se trata de un entramado en el cual se relacionan los unos con los otros, el lugar donde constantemente vivimos, transitamos, nos movilizamos, del cual podríamos sacar provecho social-humano como sitio de transformación, con manifestaciones festivas, expresión, representación, relacionamiento comunitario, inclusión y demás.

Jordi Borja, concibe al espacio público como:

“espacio funcional polivalente que relaciona todo con todo, que ordena las relaciones entre elementos contruidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas [...] cualificado culturalmente para proporcionar continuidades y referencias, hitos urbanos y entornos protectores, cuya fuerza significativa trascienda su cohesión comunitaria, de autoestima

¹ Ferias, convenciones, encuentros, co-workings, etc.

colectiva. Y asumir también que [...] es espacio político, de formación de expresión de voluntades colectivas, el espacio de la representación pero también del conflicto” (BORJA-2003, pág. 29).

Es decir, al ser un espacio funcional la ciudadanía tiene la oportunidad de utilizarlo a conveniencia, como espacio social, espacio de conciencia política, manifiesto cultural, para la conquista de derechos y la experimentación de nuevos. Por tanto el espacio público se vuelve polivalente, albergando todas las manifestaciones, análisis, críticas, convivencias, sistemas económicos, culturales, sociales, tecnológicos y demás que confabulan para conformar la ciudad. Dentro de la urbe, el fluir de las relaciones sociales se alberga, germina y reproduce, entonces mediante la movilidad en lo existente o construido (instituciones) se genera continuidad y referencia histórica desde donde se basan los relatos y anécdotas de cómo se da y dio su construcción por medio de la lucha colectiva de la ciudadanía.

No obstante no hay que olvidar que es un espacio de encuentro y desarrollo político donde se canalizan y construyen ideales, formas de expresión, movimientos sociales y al juntar estos elementos a la vez, lo convierte en un espacio de representación y sobretodo de conflicto.

Borja considera que el espacio público es el lugar que por naturaleza le pertenece a la ciudadanía, inclusive en este lugar históricamente se ha dado la aprensión de derechos nuevos, reclamo por el reconocimiento de derechos ya conquistados, quejas a regímenes políticos, la obtención de beneficios comunes y más se ha hecho dentro de este espacio (Borja, 2003).

Para Carrión en cambio el espacio público es el sitio donde y mediante la obtención de estos derechos la ciudadanía construye su preferencia, apreciación y conciencia política que servirá para construir una ciudad armoniosa que se interesa por vivir bien o simplemente obedece a la lógica capital de reproducción económica sin importar los costes ambientales, sociales o humanos (Carrión, 2003).

Por lo tanto, el concepto de espacio público, surge como una definición para análisis y reconocimiento de movimientos, grupos sociales y en general de la

ciudadanía. Se configura como escenario propicio para reclamar necesidades desde individuales tanto como colectivas gracias a la herencia histórica de concentración de poder que tiene la masa y mediante la cual se le ha otorgado a estos sitios. Este poder se le ha adjudicado para evitar considerarlo como un símil de espacio verde, espacio abierto, espacio natural o equipamiento colectivo.

El espacio público desde sus inicios teóricos fue definido, problematizado, modificado, analizado desde varias disciplinas académicas, de acuerdo a la necesidad, generando una polivalencia y varias corrientes intelectuales que utilizan la definición para dar a conocer, usar, beneficiarse, aportar a cada una de sus investigaciones, escritos académicos, publicaciones indexadas, proyectos y demás, acoplándolas a su necesidad académica. Esto ha permitido apropiarse de este lugar pero confundiendo su definición y construcción dejando como referente el alcance de uso que se le puede dar y no el estatuto académico o estatuto jurídico previamente establecido por algún Estado o acertada definición que se busca alcanzar.

Ahora bien, desde el uso de las definiciones teóricas desmenuzadas anteriormente, se mostrará lo que no se valoriza y además se excluye para la presente investigación sobre definiciones de espacio público:

En un primer acercamiento hacia los estudios de espacio público nos encontramos con enfoques territoriales-productivos, donde el uso del espacio público se lo define tanto por, la capacidad de combinar y posicionar una adecuada estructura administrativa, que maneja presupuesto propio, como la utilización de espacios verdes para el manejo de propuestas comerciales, y la revitalización del mismo con adecuada distribución comercial para la zona. (Jardón, 2015).

Es decir dentro del enfoque se considera más la posibilidad que tiene este sitio como gestor mercantil y de flujo de dinero o mercancías con ayuda de ferias o eventos culturales antes que el sentido político social que se quiere mostrar y lograr posicionar.

Postulados como el urbanismo, analizan al espacio público históricamente y se lo considera como el espacio residual, es decir, su definición se basa en cómo se da la utilización y funcionalización de lo que se considera espacio excedente que

resta después de las construcciones (Carrión, 2003). Por lo que, la conformación del espacio público (espacio restante), en esta dimensión, se genera, planifica, dota, ejecuta, de espacios y lugares que no buscan ser integradores sino más infraestructuralistas, tales son los casos de: plazas, parques, espacios verdes, monumentalidades. No obstante, estos espacios restantes gracias a procesos de mercado globalizadores, buscan reactivar los mismos mediante una organización en redes, por ejemplo: redes urbanas, red de parques urbanos, red de parques viales, red de paisajes urbanos, etc. También, mediante una planificación la organización de estos nuevos espacios desencadenaran nuevos modelos urbanos para el progreso de la ciudad moderna. Ciudad moderna que “satisface” la mayoría de las necesidades básicas del humano pero no es armoniosa para la convivencia ciudadana.

Partiendo desde otra definición sobre el espacio público nos encontramos con niveles jurídicos. Dentro de este sistema conceptual se considera al espacio público como el sitio que está “sometido a una regulación específica por parte de la administración pública: El gobierno es propietario del suelo con dominio sobre él, garantiza a todos el libre acceso y norma su utilización e instalación de actividades” (Segovia. Dascal, 2000). Para entenderlo mejor, dentro de esta definición se alberga la disputa entre el espacio privado y el espacio público claramente.

El espacio público es el lugar o sitio que por naturaleza le pertenece a la colectividad entonces el Estado interfiere bajo la imagen de representante del interés público atribuyéndose propiedades de que debe administrarlo además de que lo aprehende (Carrión, 2003). Esto confunde y dificulta la pertinencia y el empoderamiento de la ciudadanía del espacio cuando se sabe que mediante la conquista de derechos, le compete a la colectividad.

Entonces se demuestra claramente que se enfatiza el intento de abarcar a este sitio dentro de un estatuto legal, posicionando al Estado como regulador, observador y operador del mismo limitando el uso colectivo en los diferentes lugares de las ciudades.

En otra idea, en este sitio es donde existe la disociación legal de lo público y lo privado, el suelo es libre de construcciones y el cual está destinado al uso social

(Segovia. Dascal, 2000). Aquí el espacio público puede ser considerado como espacio abierto a la colectividad y está bajo la responsabilidad de la ciudadanía, por lo tanto a este sitio se lo define por el uso social antes que por estatus legal.

El espacio público se define por el dominio público y desde aspectos subjetivos la igualdad se posibilita y manifiesta en él ya que se lucha por derechos colectivos que precisan organización previa.

Las diferencias de clase o etnias se manifiestan dentro del marco del espacio privado ya que es el sitio que alberga la mayor desigualdad de la distribución de la riqueza y es el sitio que se obtiene por medio del capital económico.

A partir de otra dimensión de conocimiento sobre el espacio público, existe la idea de que es un conjunto de nodos conexos o aislados en donde gradualmente se desvanece la individualidad llegando finalmente a ceñir la libertad (Carrión, 2003). Para entenderlo mejor, se piensa y a veces es notable que imperaría el uso colectivo como fraccionamiento de las libertades individuales, pero a su vez se discriminan proyectos innovadores personales y de iniciativa individual por no beneficiar a la “mayoría”.

Por otro lado, visiones y estudios del ecologismo demuestran que también han utilizado el concepto de espacio público, este uso ha permitido sustentar la preservación de fuentes ambientales a través de la conformación de espacios naturales, la conservación de la biodiversidad biológica, los ciclos del agua, entre otras labores pero bajo la variable de ser un espacio que ayuda o mejora la calidad de vida en y para las ciudades.

En conclusión, el espacio público se conforma como escenario para la ciudadanía, no está limitado por distancias físicas y tiene la capacidad de cohesionar características sociales, culturales, políticas que configuran cierta particularidad. El mismo espacio público puede ser utilizado como la señal o el conjunto de postulados en donde las diferencias se ven “superadas”, no olvidadas, sino definidas desde lo público.

Definiciones más alejadas para este estudio definen desde perspectivas diferentes al espacio público. “Las funciones menos relevantes que se han conceptualizado con el paso del estudio de ciudad y espacio público son como:

- Recreación: es una de las funciones más reconocidas de los espacios públicos. Esta comprende la realización de actividades deportivas formales y no formales, el juego y la participación en actividades al aire libre por parte de los ciudadanos.
- Estructurador de la forma urbana: Hitos como parques, plazas, monumentos, entre otros son elementos que brindan su carácter y su peculiaridad a las ciudades.
- Rol estético: existen espacios públicos de las ciudades que no solo tiene una función “práctica”, sino que son elementos embellecedores del entorno de las ciudades.
- Contemplación: el espacio público sirve como espacio para recreación visual.
- Uso educacional: existen sitios como parque o plazas que por sus características pueden ser utilizados como sitios de enseñanza de ecología, historia, entre otros”. (Salazar, 2013. Pág. 6)

El espacio público, al no ser un espacio vacío o netamente construido dentro de un ideal, posee una materialización simbólica que le genera valor, estas pueden ser monumentalidades que recuerdan a una hazaña o suceso histórico, o áreas que normen la convivencia de la ciudadanía como rutas de caminar, aceras, ciclo vías, pasos peatonales, etc.

Estos componentes del espacio generan percepciones y relaciones sociales a partir de su significación y ubicación por lo que construyen identidad y manifestaciones culturales.

1.2 ESPACIO PÚBLICO COMO MANIFIESTO CULTURAL

Las ciudades desde sus inicios han designado lugares y espacios para la construcción de monumentalidades e infraestructura dedicada a las manifestaciones sociales, políticas, históricas y, culturales. Existen, claros ejemplos, de los más conocidos es la Torre Eiffel o la Estatua de la Libertad; “el Panecillo” o el parque del “Arbolito”, que conmemoran eventos acaecidos y son

parte de lo que hay que contar de cada sitio, estas expresiones son el símbolo que encarna el valor del lugar para configurar su significación. Este sitio aparte de ser el espacio donde se ubica, es la manifestación simbólica de la ciudadanía donde se expresa, convive, relaciona, actúa e interactúa, la que le da valoración y dependencia de ser un lugar con una connotación histórica trascendental digna de ser admirada cada día que pasa, además de recordar y conmemorar las libertades obtenidas gracias al uso revolucionario de este espacio, el espacio público.

Ahora, la problemática surge porque en la construcción de estas manifestaciones simbólicas dentro de las ciudades y gracias al efecto globalizador se han visto desvalorizados ya que tienden a, además de continuar la lógica mercantil de producción, genera un enfoque vacío en contra del sentido por el cual fueron configurados.

Un aspecto positivo y que potencia el espacio público son los eventos, estos conglomeran una gran concentración de ciudadanos y la posibilidad de mostrar la gran diversidad cultural, sin embargo recaen en el mismo problema mencionado con las monumentalidades citadas, tienden a ser desvalorizadas o banalizadas.

Dentro del entendimiento de Borja (2003, pág. 85), se considera a los eventos de ciudad como: *“el evento se banaliza, la misma ciudad los multiplica, y todas las ciudades se apuntan y disputan eventos, compiten por conferencias internacionales, exposiciones y congresos profesionales, por acontecimientos deportivos o musicales, festivales y grandes exposiciones, por visitas del Papa o del último cosmonauta; [...] las ofertas se estandarizan y su eficacia se diluye”*.

Esto desemboca en que, la relación de coste-beneficio no es la esperada y más bien produce fenómenos de marginación y segregación de la ciudadanía, es decir, que no todos puedan acceder por la solemnidad o costo del ingreso. También, surge el problema de la privatización, los “estándares” que se estipulen para poder participar de dichos eventos no son inclusivos para toda la ciudadanía, surgen procesos de exclusión económica o social.

La relación del espacio público con la cultura es una muestra latente y está estrechamente relacionado por lo que la creación de este tipo de actos se fundamenta en objetivos de competitividad entre ciudades, publicidad y

conveniencia. Generalmente cuando se prioriza la mercantilización del espacio público, es la publicidad que nace y aprovecha de estos sucesos y, el marketing asociado a esto, da paso a una buena oferta de venta urbana, realza la autoestima ciudadana y da prestigio a los organizadores que en su mayoría son los gobernantes. Al contrario de su objetivo primordial, esto no forma un proyecto de ciudad porque se enfoca en las urgencias del momento y no en el desarrollo humano. Finalmente el fin a satisfacer son las áreas más fáciles o que ya han creado un desarrollo interno o propio. Por ejemplo la inmensa inversión de dinero para infraestructura deportiva en el mundial Sudáfrica 2010, no beneficia los derechos colectivos de las ciudades además de que incrementó la deuda y los costos, segregó a los grupos vulnerables y polarizó las zonas de la ciudad enviando a los más pobres a las periferias.

La competitividad que se genera por la mercantilización y oferta de estos eventos se fundamenta por la atracción de recursos para gestión interna de las ciudades y la posibilidad de financiar nueva infraestructura, negocios, turismo, etc.; la oferta de este tipo de eventos debe ser sustentada en base a la demanda global o demanda local, dependiendo del contexto. Inclusive, nacen proyectos dependientes de estos eventos creando impacto en el entorno y configurando una dinámica que produce un valor estratégico para cada uno. Por el contrario esta competitividad conduce a vender a muy bajo costo la oferta urbana arrojando daños sociales o ambientales y despilfarro. Estas acciones apresuradas no benefician a la colectividad y a la larga lo que debe priorizar es la productividad del sistema urbano endógeno, su funcionalidad, cohesión social y la democracia.

1.3 ESPACIO PÚBLICO Y LAS RELACIONES SOCIALES.

Continuando con la descripción del espacio público y considerándolo como el lugar que conjuga y une todas las partes y flujos de la sociedad (economía, política, cultura, tecnología, etc.), es importante, también, describir como se suscitan las relaciones sociales internas en este lugar, de las cuales son responsables los ciudadanos que conforman y dan significancia a este lugar debido a estas relaciones sociales. Mediante estas relaciones los ciudadanos

moldean y dan un sentido al desarrollo de la lucha y conquista por los derechos colectivos además de la neta convivencia.

En este sentido, el espacio público junto a las relaciones sociales se convierte “como en un espacio compartido, transitado, en el que se llevan a cabo relaciones espontaneas, fluidas, fragmentadas; y sin embargo generadas a partir de códigos y sistemas de interacción pactados sobre la emergencia de las situaciones, a las que el individuo sobrevive gracias a los “saberes prácticos” aprendidos a lo largo de su devenir como usuario” –*ciudadano*- (De La Peña. 2003, págs. 1-2). Con esto, el espacio público es un entorno de interacciones por naturaleza, sin embargo estas interacciones que se producen en su interior no son netamente favorecedoras en un principio para el bienestar común. Por ejemplo, las relaciones sociales gestadas en la ciudad se caracterizan por la individualidad, fragmentación, instantaneidad y las múltiples redes de intercambio donde los actores configuran su supervivencia antes que el sentido de vivir en comunidad.

Las ciudades modernas junto a los ciudadanos y sus dimensiones germinaron nuevas conductas individuales y de organización social, estas son las que marcan en definitiva la vida interna de las mismas y mediante las cuales se acentúan más “rasgos” de ruralidad o urbanidad. Claro es el caso de esta diferencia cuando en la ciudad ciertas acciones han sido legitimadas para la convivencia diaria en cambio para el campo las mismas pueden afectar a la cotidianidad al punto de generar malestar colectivo y no solo de ciertos sectores, grupos o movimientos.

Se crea una distinción entre ciudad y campo, son dos modelos de ordenamiento social-territorial diferentes, por lo cual se crea la percepción de que son sociedades contrapuestas y las diferencian al punto de que en la ciudad se dan comportamientos de vida social moderna (anonimato, libertad, individualización, superficialidad) y en el campo se mantienen criterios tradicionales de conductas (sentido comunitario).

Conductas de práctica generalizadora, naturalización del mercado, cambio en el comportamiento humano, fragmentación, individualización, anonimato y el accionar efímero de los actores dentro del espacio público se generan debido al

dinero por ser en la actualidad el medio de intercambio, la continuidad de impresiones o situaciones fortuitas imprevistas (Simmel-1986, pág. 251).

Por esta razón, la acción concomitante producida entre el dinero y la cultura (educación, intelectualización, eventos) son las máximas participes de las interacciones de la vida social urbana dando paso al anonimato y la individualización o imperar la racionalidad sobre la emotividad dejando de lado el sentido humano. Se produce conductas de marginación hacia los problemas sociales como delincuencia, pobreza, violencia racionalizando o justificando estas por falta de voluntad de laborar de las personas que se encuentran en condiciones vulnerables. Muchas veces estas condiciones son externas al no encontrar un trabajo dando paso a la gran desigualdad económica que se vive en la ciudad.

Esta génesis de las relaciones sociales por el dinero, colocan al espacio público como la base a una ciudad de mercado. En este sentido, la urbe implementa lugares privilegiados para las interacciones, el intercambio y la evolución donde el actor social puede generar elecciones individuales a partir de múltiples opciones y no solo en el sentido de hacerles frente sino de tener la capacidad de elegir disipando la concentración ofreciendo diversidad para posteriormente segregar a los grupos o movimientos.

Estas situaciones no suceden en el campo por su conducta tradicional generalizada de suplir la necesidad inmediata (hambre, sed) antes que satisfacer la necesidad generada por el entorno de consumo que se vive en las ciudades (prestigio).

También hay que considerar que se ha generado una nueva división del trabajo global (Sassen, [...]) que inconscientemente conducen al ciudadano a crear relaciones sociales fundamentadas en la externalidad (globalización), lo material y la especialización (educación) de los mismos. Esto de igual manera genera polarización y diferenciación entre el campo y la ciudad.

De ahí que, la complejidad y fraccionamiento de las relaciones sociales en el espacio público urbano ahora son superficiales, esquemáticas, las interacciones se racionalizan tanto como racionan, desembocando en situaciones dicotómicas y contradictorias que promocionan un grado de autonomía (libertad) pero que a la larga concluirá en aislamiento, marginación o dispersión. Por lo tanto, las relaciones sociales dentro del espacio público, como medio integrador para

conformar ciudad, no pueden ser sujetas de análisis fijos ya que constantemente están en movimiento o cambio, esto gracias a los procesos de modernización, globalizadores y la desterritorialización de los sitios por medio de la nueva conformación de la sociedad, la sociedad red (Castells, 1998).

La ciudad es una construcción permanente, que no se acaba gracias a las transformaciones de las que es dependiente para su supervivencia y constante actualización.

Finalmente, la presente investigación busca el sentido de estas nuevas relaciones sociales enfocadas a la movilidad y generadas por la bicicleta pública para comprenderlas y determinar si son procreadoras de saberes cotidianos, saberes prácticos y en sí generadoras de prácticas actuales o modernas.

Ahora bien, las relaciones sociales son acciones, pensamientos e interacciones sinérgicas que son generadas por los ciudadanos que conviven en el espacio público. En este sentido, la relación del espacio público con la ciudadanía nos ayuda a entender como mediante estas relaciones sociales, la colectividad entiende el uso o como juntos producen ciudad.

1.4 RELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO CON LA CIUDADANÍA

Para empezar Borja considera a la ciudadanía como el: *“[...] estatuto de la persona que habita la ciudad, una creación humana para que en ella vivan seres libres e iguales. [...] concepto propio del derecho público que además se ha independizado de la ciudad, para vincularse con el Estado o a la nación, como entes que confieren y reconocen su exclusividad”*. (2003, pág. 22)

La ciudadanía, es la categoría a través de la cual el ser humano se convierte y apodera, se mide y limita, se conforma y reconoce como sujeto poseedor de derechos y obligaciones amparado por una normativa y un sistema judicial, este puede desarrollarse y vivir en el espacio público haciendo pleno uso de sus capacidades físicas tanto como virtudes. La relación entre espacio público y ciudadanía es intrínseca porque el ciudadano se desarrolla dentro del espacio donde genera hábitos, costumbres, identidades, roles, organizaciones, movimientos, que a nivel macro conforman la estructura y tipo de desarrollo de una sociedad.

Hay que mencionar que el estatus de ciudadanía genera interacciones dentro del espacio público para finalmente construir a la Ciudad. En este lugar es donde el ciudadano se desenvuelve, vive, se relaciona, contribuye, socializa, conoce, interactúa, se mueve, produce, etc. En este sentido la ciudadanía junto al espacio público crea una fusión dentro de la urbe como condición que garantiza derechos individuales y colectivos, obligaciones y deberes, roles y dimensiones a los actores sociales.

Cabe mencionar que en la época moderna existen derivaciones de este estatuto, tales como ciudadanía civil y política, ciudadanía administrativa, ciudadanía cultural, ciudadanía laboral, etc., con el fin de atender todas las dimensiones y problemáticas que puedan surgir a partir de esta categorización debido al sentido muy generalizador con el que se conformó. Por ejemplo, tal es el caso de situar el fortalecimiento de la condición de ciudadanía laboral de las personas que trabajan, debido a que se genera preocupación por las transformaciones que los pueden afectar dentro de un proceso globalizador que tiende a flexibilizar los mercados o formar una nueva división del trabajo, obviando mecanismos eficaces de protección social para los nuevos tipos de empleo que se han formado. Esto como derecho conquistado tras un contexto histórico de largas luchas sociales.

Así el espacio público, que no es ni pertenece al Estado, es el lugar que históricamente contempla, protege y reconoce esta categoría de ciudadanía. Al vincularse el Estado, la ciudadanía y el espacio público directamente se ha conseguido construir ciertos derechos colectivos plasmados en las constituciones de cada país, el derecho a la privacidad individual, asistir en caso de necesidad, derecho a participar dentro de la ciudad y el espacio público además del derecho de refugiarse dentro de él. No obstante, los valores de libertad, protección y desarrollo de los derechos individuales, construcción de identidad, igualdad, democracia, dependen de la legalidad jurídica de cada ciudadano y no solo como reconocimiento formal, es decir los derechos y obligaciones de un migrante no serán los mismos que de un nativo de ese lugar ya que no se ampara bajo la jurisdicción de esa circunscripción. Generalmente la vulneración de derechos a los migrantes se da por las condiciones legales a los que se ven expuestos y la falta de documentación referencial o autorización (visa) de permanencia en ese sitio, el

Estado en estos casos no protege más bien sanciona generando políticas o impuestos que dificultan la permanencia de los extranjeros, ciudadanos ajenos.

Mas acertadamente se define esta particularidad como: “No son suficientes los derechos a elegir y ser elegidos en el gobierno local, ni el derecho a la vivienda o a la educación. Se precisan derechos más complejos: a una participación política múltiple, al acceso universal a las tecnologías informáticas, al salario básico, a la formación y capacitación continua. *El derecho a la ciudad*, que además de vivienda incluye entorno significativo, accesibilidad y visibilidad, elementos de centralidad y monumentalidad, equipamientos y entornos cualificados, mixtura de poblaciones y actividades” (Borja-2003, pág. 33). Generalmente los Estados niegan formalmente a la ciudadanía extranjera, para que ellos puedan ser sujetos de explotación gracias a los permisos provisionales (visa).

La garantía y obligación de la satisfacción de estos derechos ciudadanos no serán posibles si la ciudad no funciona como espacio público en un sentido físico, ofertar movilidad, accesibilidad, socializar, zonas verdes, lugares de ocio con atributos y significantes; y en el sentido político-cultural, como el derecho a manifestar, expresarse, representación, identidad, integración, etc. En este caso, las ciudades pequeñas no son fuentes de oferta de lo mencionado sino netamente las grandes ciudades o metrópolis.

Pues bien, si la ciudadanía dentro del espacio público es el estatuto mediante el cual se pueden superar las visiones de competitividad y dispersión porque esto cohesiona el accionar político de los mismos y se da una confrontación de valores e intereses, de formación de objetivos colectivos y hegemónicos a la lucha y reivindicación del poder obtenido en contra del Estado o los gobernantes. En otras palabras la ciudadanía a parte de los derechos obtenidos, tiene la obligación de confrontar constantemente al Estado para buscar la transformación, eliminar el intersticio que se podría ocasionar gracias al estancamiento de los derechos ya satisfechos.

No obstante, la ciudadanía es una categoría que no solamente ingresa en niveles jurídicos sino que también es una condición que debe ser conquistada. El ciudadano también se hace no solo nace, es decir, los derechos de educación y cultura, su interacción en las esferas políticas y económicas no solo pueden ser

derechos de los nacidos en cierto territorio sino deben ser conseguidos, conquistados o contruidos ampliando la posibilidad de que otros actores sociales puedan incorporarse a otros contextos territoriales ajenos al propio. Borja corrobora el postulado de la siguiente manera: “El ciudadano lo es en tanto que ejerce de ciudadano, en tanto que es un ciudadano activo, participe de la conflictividad urbana. No se trata de atribuir con un criterio elitista el estatuto de ciudadano [...], sino de enfatizar que un desarrollo pleno de la ciudadanía se adquiere por medio de una predisposición para la acción, la voluntad de ejercer las libertades urbanas, de asumir la dignidad de considerarse igual a los otros. Los hombres y mujeres habitantes de las ciudades poseen un vocación de ciudadanía”. (2003, pág. 25)

La ciudadanía es un estatuto que se adquiere por reconocimiento de las normativas y documentos legales, mediante la cual se posibilita la vivencia, conquista de derechos y goce de los ya conseguidos, garantiza la seguridad ciudadana, el acceso y pleno uso de la tecnología además del uso y apropiación del espacio público y su relación en cuanto se participe activamente de las confrontaciones urbanas para alcanzar la conquista nuevos derechos. Estos derechos pueden ser de movimientos sociales para volverlos colectivos o desde la sociedad civil. No obstante, hay que cuidar y no permitir que el libre mercado o la moneda fracturen los derechos conseguidos, tejidos urbanos y sociales, ya que se recaería en la destrucción de la ciudad.

1.5 CIUDAD COMO ESPACIO PÚBLICO

En esta etapa del planteamiento teórico se desarrollará como se abordará la concepción de ciudad pensada y contextualizada como espacio público.

La ciudad es el lugar donde la ciudadanía convive, fluye, se mueve, crece, se reproduce, manifiesta, moviliza, utilizando la mayoría de espacios, que además tiene la capacidad de convertirlos en públicos por medio de la organización ciudadana y las instituciones para la lucha y conquista de derechos. Así, por medio de las instituciones de representación crecen y se conforman en principio para beneficio de la colectividad de tal manera que, *“una de las cosas que hacen de la ciudad un lugar particularmente favorable es el estudio de las instituciones que permiten alcanzar esta representación de la vida social. En general es el hecho de que, bajo las condiciones de vida urbana, las instituciones se desarrollan*

rápidamente. Crecen ante nuestros ojo: los procesos de su desarrollo son accesibles a la observación y, eventualmente, a la experimentación” (Park-1999, pág. 126). Para Park, por medio de las instituciones de representación es posible eliminar la polarización, jerarquización o diferencias existentes dentro del espacio público gracias a la organización, además se reducen al mínimo las diferencias de los ciudadanos con proyectos o iniciativas que cohesionen a la comunidad para la conquista de derechos o la creación de nuevos. Mediante la conformación de estas instituciones, también, se posibilita la apropiación legal del espacio público, es decir que a causa de las diferencias de clase generadas por el capitalismo ciertas poblaciones o los mismos ciudadanos se perciben o sienten ajenos o expropiados a estos lugares públicos generando que el uso de los mismos sea netamente en beneficio de los dueños del poder económico de cada ciudad.

Ahora bien, dentro de la modernidad y el contexto globalizador la configuración de estas instituciones representativas ha logrado que las problemáticas que surgen localmente se encuentren con niveles y alcances que sobresalen su territorialidad y competencias, abordando problemáticas culturales, económicas, políticas y tecnológicas de otras ciudades ajenas a su contexto. En otras palabras la globalización ha *internacionalizado* sus disputas generando una confrontación a nivel mundial entre ciudadanos al punto que cualquier suceso o festividad distante a la realidad que se vive, genera aceptación o malestar a nivel terrestre por medio de las redes sociales. Las mismas dan a conocer atentados terroristas, carnavales, festivales, conciertos y demás sucesos. En este sentido, hay que superar la visión local de la ciudad, sus formas, las competitividades, las lógicas, y revalorizar las nuevas relaciones sociales que se forman a partir de este contexto, con el fin de para erradicar la ciudad mítica y evitar la creencia de que fuese posible volver a la ciudad clásica o pasada, de interés netamente local.

La ciudad es el espacio público, un lugar abierto con infraestructura y monumentalidad, con significación propia e identidad colectiva, posee una realidad histórico-geográfica, socio cultural, política donde convergen todo tipo de flujos e intercambios con derecho y vocación de su propia gobernanza.

Desde la visión Borgeana “La ciudad es una realidad político-administrativa que no coincide con la realidad territorial ni funcional y tampoco muchas veces con la

sociedad urbana ni con la imagen que tienen los ciudadanos de ella. [...] La ciudad tiene una dinámica específica que surge de las conflictividades que generan estas contradicciones” (Borja-2003, pág. 23). Es decir, en la medida que la ciudad posee más espacio público existe más conflicto y surge el ejercicio democrático de resolverlos colocando a los intereses de la “mayoría” para la resolución de conflictos, reformas y conquistas de derechos nuevos aunque sea en teoría. Generalmente los intereses individuales de los grupos de poder económico son los que imperan sobre los de la mayoría.

En sí, la ciudad también es sede del poder y la dominación denotando que en todos los tiempos han existido poblaciones en los suburbios que se han doblegado al poder económico, incluso han existido y existen normas legales o políticas públicas que marginan a sectores sociales de áreas residenciales que constan en avenidas o lugares céntricos, de zonas residenciales con equipamiento de prestigio, por ejemplo, por ser indocumentados. Estos son fenómenos sociales que rebasan los límites netamente económicos para el desarrollo y muestran claramente la dominación. En otras palabras, *“La ciudad es un territorio protegido y protector que formalmente hace iguales a sus ciudadanos, pero las realidades físicas y sociales expresan a su vez la exclusión y el desamparo de unos frente a los privilegios y al pleno disfrute de las libertades urbanas de otros”* (Borja-2003, pág. 26-27).

Si bien la ciudad es un lugar germinado por los ciudadanos, también posee peculiaridades que deben ser resueltas y superadas por los habitantes de la misma. Por ejemplo, eliminar el mito de que la ciudad se desarrollará, progresará, modernizará netamente por el intercambio comercial, acumulación de capital o la inversión de capital, cuando no se debe obviar temas como la desigualdad económica, marginación, recolección y manipulación de desechos, movilidad, servicios de salud, seguridad, etc., que son variables que afectan al bienestar de la ciudad y, generalmente, son olvidadas cuando se realizan este tipo de medición económica para estudios de desarrollo.

A pesar de los problemas de desigualdad se observa a la ciudad claramente como la producción más perfecta de la humanidad.

En cambio, Saskia Sassen (2011) teoriza a la ciudad como un lugar estratégico para entender donde se originan las nuevas tendencias que trastocan y reorganizan el orden social de la vida urbana que se ha venido dando en la época. El espacio público y su relación con la ciudadanía, actualmente, son a escala global visualizando como se han dado los procesos de construcción, independientemente de cada espacio físico que le corresponde a cada ciudad. Este nuevo orden se construye en la creciente globalización donde se incluyen las nuevas tecnologías de la información como eje productor de nuevos roles, relaciones sociales, derechos y obligaciones.

La autora en su texto “Ciudad global” nos muestra que hay un fraccionamiento con el paradigma de lo nacional/local como sitio espacial del ciudadano y sus demandas. Por lo tanto, el fenómeno globalizador ha provocado germinar un nuevo sistema urbano, modificando la vida social que se caracteriza por la liquidez y excesiva movilidad-traslado de los flujos de capital tanto electrónicos como físicos, rompiendo con las fronteras. Por ejemplo para nuestro caso es visualizar como mediante instituciones, movimientos sociales o agrupaciones de la sociedad civil (formales y no formales) se globaliza la jerarquía de movilidad, generando una conciencia nueva de la movilidad en cada una de las ciudades dando paso a rendición de cuentas entre distintas instituciones o agrupaciones de representación regional o mundial que abordan y gestionan estos temas intentando que trasciendan el espacio territorial. Una clara institucionalización por los derechos de movilidad alternativa es la “masa crítica” que cada jueves de cada fin de mes salen a las calles para mostrar el malestar local y global del trato a los ciudadanos que se movilizan alternativamente. Asimismo este evento indaga el cumplimiento de sus derechos localmente pero también verificando el resultado a nivel mundial en el espacio público.

En conclusión la construcción de la ciudad y su relación intrínseca con la ciudadanía a causa de la movilidad que se produce dentro del espacio público, en un contexto global, han desencadenado que sea posible verificar como se da el manejo de ciertos derechos, obligaciones y demás en otras ciudades. Se ha conseguido inclusive que los ciudadanos sean participantes activos para juzgar determinadas acciones que a futuro podrán ser reproducidas otras ciudades. De igual manera, el uso y conformación de las nuevas ciudades en un sistema de

redes global que las conecta, se posibilita el acoplar las nuevas acciones o lógicas para la construcción y mantenimiento de las nuevas ciudades dando paso a la construcción de conciencia ciudadanía.

1.5.1 LA CIUDAD, ESPACIO PÚBLICO DESDE LATINOAMÉRICA.

Para el caso de las ciudades latinoamericanas existen particularidades que las convierten en únicas ya que la manifestación de sus derechos no siempre son escuchados como en otras ciudades, concluyendo en la apropiación del espacio público a la fuerza mediante confrontaciones para conformar la lucha que garantiza y vela por los derechos colectivos o nuevas acciones.

La ciudad latinoamericana se convierte en uno de los mayores inventos creados por la ciudadanía dentro del espacio público, se muestra como multifuncional porque concentra la diversidad y constantemente está en construcción-reconstrucción además que permite cualquier tipo de manifestación. Se trata de un producto social que constantemente está en transición. En la actualidad, su construcción se basa en dos etapas importantes: se prioriza la periferación a causa de la construcción bajo la lógica de *metropolitización*, donde se intenta desconcentrar económicamente y descentralizar socialmente a ciertos lugares con la meta de la ciudad construida en el contexto de globalización.

De esta manera, las ciudades y sus núcleos económicos dejan de absorber gran parte de la población que históricamente viaja desde el campo a la ciudad, se alinean en una lógica donde se “reparte” estratégicamente a la población, por lo que los ciudadanos desterritorializan los límites de la ciudad, inclusive buscan obtener varias ciudadanías o nacionalidades fuera de las concentraciones acostumbradas (ciudades locales) para mejorar los estilos de vida que se deterioran a causa de esta mala repartición o el depredador capitalismo.

A partir de la internacionalización de las ciudades latinas y las nuevas lógicas relacionales, así como territoriales, entre el espacio público y la ciudadanía, estas tienen procesos de globalización social, cultural, económica y política que han

marcado la importancia de las mismas de acuerdo a la relevancia local que tiene, sin embargo no se generan distancias con las experiencias de ciudades del centro o principales.

Los procesos de reforma del Estado han generado fenómenos como el impulso a la apertura económica, es decir la transnacionalización de los mercados, la descentralización de competencias y recursos, y la generación de condiciones (igualdad y desigualdad) de competitividad entre unas con otras. Procesos en los cuales las ciudades latinoamericanas se ven inmersas desde hace poco a causa de su tierna conciencia política y la desigualdad económica que viven.

Hay que rescatar que el desarrollo tecnológico en las ciudades latinoamericanas actuales se está viviendo gracias a la transformación tecnológica y la conquista por parte de la ciudadanía de nuevos derechos que propone especial énfasis en la comunicación gracias a dos aspectos: Primeramente por la aproximación de los territorios distantes por el uso y la conexión de redes (Castells, 1998) y la modificación de la geografía planetaria. Primero: Provoca la minimización de la barrera espacial que se opone a la generalización del mercado y la discriminación del espacio por la disminución del tiempo de traslado. Segundo: los medios de comunicación y redes sociales se convierten en instancia fundamental de socialización de la población que se enfoca en la Industria Cultural y la integración social (Carrión, 1999).

Las ciudades latinoamericanas se han convertido en las protagonistas de la construcción de nuevas sociedades, más internacionales, gracias a las nuevas relaciones existentes entre el espacio público, ciudadanía y ciudad que han venido de las experiencias de las ciudades grandes. Se evidencia el cambio de la ciudad cuando se germina un entorno donde se posibilita el accionar político, económico, cultural, social, tecnológico, que supera el espacio físico territorial y va por la búsqueda de nuevos horizontes o nuevos espacios de manifestación para la apropiación de derechos individuales y colectivos, en este caso las redes de cualquier índole sirven para el intercambio de información.

Igualmente, a partir de la globalización una de las maneras para medir el desarrollo y alcance de las ciudades se da por las relaciones económicas, sociales, tecnológicas, políticas que tenga, mantenga y genere con otras ciudades,

ciudadanos, en el espacio público. Es decir, mientras más logre internacionalizarse la ciudad latinoamericana, la búsqueda de intereses comunes, la conquista de nuevos derechos individuales y el desarrollo económico será más próspero y rápido gracias a la organización y coordinación de la sociedad civil.

En otras palabras, la base de la internacionalización de las ciudades latinoamericanas se da gracias a la posición que obtengan al articularse en red gracias a la generación de condiciones de competitividad (mercado) y posicionamiento (función en la red y ubicación en el territorio) (Carrión-2001). Se configura una nueva percepción y definición de ciudad, dejando de lado un espacio enclaustrado en fronteras físicas al de un sistema en red y además interconectado con la posibilidad de maximizarse. No obstante no hay que olvidar que al obedecer o seguir modelos internacionales para el desarrollo, que no están acorde al contexto independiente de cada ciudad o sea difícil de acoplar, se produce un fenómeno de construcción-reconstrucción que a causa de las grandes desigualdades económicas y pobreza extrema, exige mantenimiento, reposición y renovación haciendo que se pierdan o mal gasten los recursos que en principio fueron inversión.

Otro punto importante que se debe mencionar sobre la relación de la ciudadanía con el espacio público, son los servicios que se prestan en esta “nueva” ciudad latinoamericana ya que se presentan y se observan cambios en cuanto a la búsqueda de competitividad y afianzamiento de las empresas o instituciones que proveen y redireccionan el consumo de la población hacia la producción, es decir, la mercantilización de los servicios públicos y la colocación de valores extras a los trámites burocráticos. De igual manera ciertos servicios se privilegian y son “más” importantes que otros como por ejemplo los teléfonos celulares, aeropuertos, carreteras, energía eléctrica, agua potable, seguridad, la educación y la salud. No obstante otro fenómeno visible sobre los servicios es la homologación de dotación de los mismos, es decir, antes la distribución del agua y la luz se lo hacía independientemente para cada casa, barrio, manzana, sector, ciudad entendiendo su posición física y las dificultades que conllevan proveer de este servicio. Ahora se debe contratar bajo la modalidad de “paquete” de servicios (red) que prioriza la velocidad del servicio a pesar de la dificultad del lugar (espacio) donde haya que colocarlo.

Ahora bien, acerca de la gobernabilidad de las ciudades latinoamericanas, estas han sufrido cambios. La gestión de algunas ciudades muestra a los alcaldes como gerentes, evaluando su trabajo en la eficacia y aplicación de los servicios, antes que cualquier aspecto de trabajo social o en beneficio humano. La participación política es también parte importante de las nuevas ciudades y sus gobernantes, así que no está absuelta y posee cambios. El burgo maestro debe resignificar la representación de la ciudad en lo público y como alternativa frente a los problemas urbanos mostrados y desde la cual es posible que los derechos y peticiones sean escuchados. Parte de la conciencia ciudadana se da por la manera en la que los gobernantes asumen la responsabilidad de las necesidades, ya que si no se presta la atención del caso queda inservible cualquier acción que tenga como fin generar una conciencia pública sobre cuál es el trabajo que precisa la ciudad sobre otros que no son tan necesarios.

Sobre el tema ambiental, para la prevención del daño ambiental las ciudades muestran interés por mitigar tanto como erradicar los impactos producidos por el hombre al entorno natural con políticas públicas y normativas nuevas que garanticen la calidad de vida de los ciudadanos, en el contexto latinoamericano ciertas ciudades poseen políticas públicas que precautelan y cuidan aún espacios públicos verdes así como hay otras que prevén la reducción de daño ambiental mediante instituciones reguladoras. Estas consideraciones ambientales se dan también por los mismos ciudadanos, sin depender de instituciones de representación, que buscan reivindicar el tema con el uso de las tecnologías, alcanzando la sustentabilidad o por ejemplo la reforestación en sus inicios.

La comunicación en el contexto de las ciudades latinoamericanas y gracias al fenómeno de ciudad construida, la ciudad en red (internacionalización) y la concentración de la diversidad, se redefine. Es decir, las diferentes situaciones nos muestran a esta redefinición por: la baja corresponsabilidad de los gobernantes en inculcar dentro de la gran expansión demográfica la comunicación como parte esencial de la lucha por los derechos colectivos en el espacio público y solo adaptar a la población a la infraestructura dotada produciendo marginación, exclusión, fraccionamiento interno, imposibilitando nuevas formas de socialización de los usuarios que no sean compatibles.

Pues bien, la comunicación de las ciudades es de suma importancia por lo que esta o produce un distanciamiento entre población y gobierno marcando negativamente la representación restando en considerar a la comunicación como un orden natural de emisor y receptor dejando en el “limbo” las peticiones de la ciudadanía, o se la toma como un factor determinante de organización, relación y decisiones para armonizar la convivencia, movilidad y demás derechos.

A propósito, la pobreza urbana dentro del análisis de las ciudades latinoamericanas es algo que no se debe dejar aislado y es digna de describir, las ciudades no existían así que desde sus inicios fueron de campesinos. Desde su conformación se produjo una segregación del campesinado hacia la ruralidad concluyendo en que los que se quedaban en la ciudad construida estaban destinados a la pobreza gracias a que su fuerza de trabajo estaba fundamentada en la agricultura. Esta segregación también configura marginación, polarización y desigualdad social. Carrión aclara que hay un desplazamiento de los empleos del sector productivo al sector de servicios además de la informalización posibilitando el subempleo y la tercerización (2001, pág. 18) que a la larga fracciona las relaciones que se han obtenido de la ciudadanía con el espacio público y los derechos tanto obligaciones que se conforman alrededor de estas relaciones.

Finalmente y desde lo expuesto, la ciudad latinoamericana se construye gracias a la ciudadanía y la lucha incesante de buscar nuevos derechos y horizontes que beneficien a la colectividad sin importar las lógicas de individualización que se producen dentro de la misma o las experiencias traídas desde otros espacios ajenos al contexto nacional.

2. CAPITULO II: SOBRE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

En este capítulo, se problematizará las perspectivas sobre la conformación de un nuevo ciudadano, el ciudadano móvil. Él es el que protagoniza, genera y media un nuevo paradigma, el de la movilidad. Este al ser un sujeto móvil es capaz de acoplarse al contexto local o de fuera ya que genera independencia total de los medios tradicionales para moverse dándole la posibilidad de emanciparse y desarrollarse a sí mismo.

De igual manera surge la emergencia de crear un nuevo sujeto social para comprender la movilidad en la ciudad y como esta, junto a los sucesos históricos acaecidos, va conformando una nueva perspectiva de derechos y obligaciones para desenvolver armoniosamente la movilidad en la ciudad y para nuestra investigación, de Quito.

Para identificar la problemática del paradigma clásico en Quito, se describe la situación del sistema de transporte público en los periodos de Paco Moncayo, Augusto Barrera y Mauricio Rodas. El registro de levantamiento de datos se lo realizó basándonos en noticias de medios impresos así como en la presentación de los informes de gestión de cada administración.

2.1 LA NUEVA MOVILIDAD, UN CAMBIO DE PARADIGMA.

La movilidad durante la época moderna ha sido la temática primordial para acusar del problema de circulación dentro de las ciudades, asimismo la misma puede ser y ha sido el eje para experimentar un sin número de alternativas al transporte público debido a la diversidad que se puede encontrar para mejorar la circulación. En los últimos años, la movilidad, ha tenido un incremento acelerado debido a la fiebre de progreso que se está viviendo actualmente en las ciudades modernas a causa del auto, la velocidad y la tecnología. La movilidad urbana crece y a la vez crea riqueza por la fluidez del comercio y demás instancias de la vida en la sociedad. Claro ejemplo es la accesibilidad del transporte público a sectores periféricos de las ciudades, la creación de bulevares peatonales y zonas

comerciales especiales donde su prioridad es atender al peatón (instalación de plazas comerciales para venta de hortalizas, verduras y frutas en varios sectores de la ciudad, bulevares peatonales, parques inclusivos, etc.).

Se ha observado que la movilidad posee una dependencia de la tecnología al punto en que sí la misma avanza, todos los procesos, roles, responsabilidades y demás deben seguir avanzando a su ritmo, y con pasos acelerados. Esto se da por la circulación de información instantánea, de manera compacta y con rapidez, mostrando necesario que se implementen alternativas en donde la movilidad sea la parte más importante de esta circulación y facilite el traslado. Esto nos demuestra claramente que la movilidad ya no es cuestión netamente de desplazarse por el espacio sino que la misma adquiere carácter, de muy necesaria, para el desarrollo de la vida².

La movilidad es algo más que transportarse o está limitado al transporte, es una institución que puede modificar no solo las pautas de relación social entre las personas sino también alterar los comportamientos individuales de los ciudadanos (Amar, 2011). Por ejemplo no es el mismo tipo de sinergia entre un ciudadano que va en auto (sí por medio está el tráfico, el desenlace de sus relaciones sociales tanto como conducta no será la misma) a otro que se moviliza a pie, el determinante de comportamiento es la manera de movilidad.

En este sentido, la modernidad debe tener un cambio de paradigma, concepción y vivencia con la movilidad, eliminar el “autocentrismo”³ para beneficiar, comprender y acoplarse mejor a los nuevos procesos humanos que se van generando a causa de la fluidez de la información y su aceleración debido al uso de las tecnologías de la información. En la actualidad, se observa que el trasladarse de un sitio a otro produce nuevas dinámicas, relaciones sociales, relaciones mercantiles, concepciones, imaginarios, roles, etc., mostrándonos que la movilidad es un concepto que se va abriendo paso en las discusiones teóricas modernas convirtiéndola en un derecho tan importante como la salud,

2 Un claro ejemplo es ver que gracias a que la movilidad está en otros círculos, aparte del de trasladar personas, es la encargada de ser el engrane que gira la vida social. Sin movilidad no existe fuerza de trabajo, oferta ni producción, es la columna vertebral de la modernidad.

3 Neologismo acoplado al presente trabajo, se refiere a la necesidad obsesiva que tienen los ciudadanos del auto para movilizarse. Cierra cualquier surgimiento de alternativas que no sean el auto.

alimentación, educación. El ciudadano actualmente construye gran parte de su identidad, personalidad o existencia en base a su movilidad, es decir, él no se define por el sitio en donde vive (generalmente) u monumentalidades físicas que lo rodeen, sino por la manera que procede para moverse por el espacio público y la manera que integrará su movilidad como estilo de vida para mejorar sus condiciones tanto de salud como económicas, sin olvidar el ahorro de tiempo que repercute de igual manera en la economía. Por ejemplo, sí el tipo de consumo está determinado por la movilidad: no es lo mismo trasladarse, a un determinado mercado popular (Feria de alimentos “La Ofelia”), que trasladarse a un mercado residencial (Feria de alimentos “La Floresta”), para adquirir productos de necesidades básicas. La compra de los víveres son los mismo, pero el costo de los productos se ve diferenciado por la ubicación de los sitios, sin embargo no podemos olvidar que también existen determinantes como el poder adquisitivo de los ciudadano y la clase económica a la que cada uno pertenezca.

De igual manera, la movilidad, determinará mucho el sector donde la ciudadanía escoja su residencia en la urbe, es decir, generalmente se gusta estéticamente de un predio para vivir, pero dependerá mucho el lugar donde se encuentra el inmueble y el tipo de movilidad que se debe optar para llegar a destinos educativos o laborales desde este sitio. Esta variable determina mucho la expansión y crecimiento de las ciudades, así como el asentamiento de núcleos económicos, lugares industriales, barrios industriales y más dentro de la urbe.

Así, la movilidad determina como se vive y concibe el trabajo de acuerdo a la distancia y el modo que se transita hasta este sitio, igualmente los flujos de información y el encontrarse unos con otros. Por ejemplo:

“los parisinos son más impacientes esperando el autobús pero suben ordenadamente, mientras que los pekineses esperan con más paciencia, aunque, una vez que llega el transporte, se abalanzan sobre los asientos. La dimensión cultural de la nueva movilidad hace que el espacio ya no condicione el desplazamiento. Un viajero medieval partía de un lugar para llegar a otro, luego de un trajinar que llevaba determinado tiempo.” (Amar. 2011, pág. 36)

A partir de lo mencionado se conforma y posibilitan nuevos ecosistemas para la generación de alternativas de movilidad, presionados por la necesidad y entendidos por la gran diversidad que se da y posee la misma. No obstante gracias a las nuevas alternativas y propuestas, estas distancias físicas se han trasladado al tema de la “experiencia móvil” (Amar, 2011. Pág. 36), es decir que fuera de los niveles de medición funcional y utilitario del tiempo del transporte, lo importante es las dimensiones afectivas, culturales, políticas, relacionales que se vive durante el traslado. Es fundamental, de igual manera, observar que en el cambio de paradigma, la movilidad deja abierta la alternativa digital para el tránsito de otro tipo de innovaciones que no sean humanos o material físico explícitamente. Por ejemplo: la información, negocios, transacciones bancarias, comunicaciones, redes sociales y más. Además esto ha permitido ampliar la visión que abarca la movilidad práctica, rutinaria, clásica alcanzando elevarla a discusiones de nivel teórico.

En el cambio de paradigma es fundamental que el ciudadano conciba a las tecnologías de la información como vértice para fomentar la nueva movilidad. Antes la movilidad solo obedecía a la segmentación de solventar un viaje y buscar la manera más rápida para hacerlo, condenando a la humanidad a la velocidad que individualiza, concluye y centraliza el problema a la movilidad y su atributo clásico, el transporte público.

Ahora bien, la problemática de transporte público obedece mucho a los contextos en los que se desarrolla su funcionamiento, es decir, dependiendo de la ciudad. Sin embargo, dentro del nuevo paradigma moderno de la movilidad, hay que trastocar la concepción de que el sistema de transporte (Público/Privado) sirve netamente como medio de desplazamiento del ciudadano, viajero o actor social, esto genera que el mismo se condene y ejerza netamente un rol pasivo. “Le incumbe a cada individuo el movimiento, ‘moverse’, adquirir las competencias indispensables para ser capaces de una vida móvil”. (Amar. 2011, pág. 35).

La movilidad moderna junto a su nueva concepción debe apostar a generar nuevas motivaciones para co-crear otra realidad donde el rol activo sea procedente del usuario y no del proveedor del servicio público.

2.2 HOMO MOBILIS, VESTIGIOS EN QUITO.

En esta parte del estudio, se intenta mostrar el surgimiento de un nuevo ciudadano, el que posee conciencia ciudadana, se moviliza con sabiduría pero sin condiciones temporales o espaciales, disfruta del traslado que realiza y genera nuevas lógicas sociales, económicas, culturales y políticas. Este nuevo ciudadano se forma en base a las relaciones sociales que los mismos generan dentro del espacio público y mediante el cual se posibilita el surgimiento de innovaciones para buscar alternativas a la movilidad, finalmente se busca el rompimiento del paradigma clásico.

Partiendo desde los estudios de George Amar, propone el neologismo del *homo mobilis*, para entenderlo es necesario prestar atención a las experiencias en movilidad clásicas y las modernas. El autor dice que el *homo mobilis* se concibe en el traspaso del paradigma clásico al moderno, es donde es indispensable pensar en alternativas al transporte, con ayuda de las nuevas tecnologías de la información, buscando de igual manera que sean innovadoras e inclusivas (Amar, 2011).

Es decir, es importante darle un giro a la concepción de transporte para superar las problemáticas de la movilidad, el entendimiento clásico del transporte propone comprender al mismo como un problema colectivo aunque en realidad se lo debe tratar desde lo individual. El ciudadano al conocer sus derechos, obligaciones, garantías y penalidades, adquiere una conciencia que critica lo establecido. Una vez adquirida la conciencia individual es más sencillo unir varios intereses y convertirlos en una sola voz, alcanzando la lucha para mejorar las condiciones de vida, de movilidad.

De igual manera al trastocar esta concepción pasada, las alternativas surgen involuntariamente, tal es el caso de la bicicleta, metro cable, creación de vías especiales para los medios de transporte masivo, paseos peatonales y más. Lastimosamente estas alternativas han sido generadas desde las administraciones gubernamentales mostrando la no existencia de planificación colectiva, poca organización social, que fracciona la unión de una conciencia ciudadana.

Por lo que, es necesario erradicar la percepción de que la movilidad es parte de la concepción de velocidad-distancia mediante el uso del transporte público, para así

poder transformar la mayoría de valores que giran alrededor, empoderar a la ciudadanía y convertir al usuario o ciudadano en actor principal con su diversidad y la manera que le parezca más pertinente de transportarse. Amar lo explica:

El paradigma clásico del transporte, en la concepción de movilidad clásica, está cerrado en la eficiencia, la fiabilidad y la seguridad de la “gestión del flujos” o en garantizar la continuidad de tránsito. El flujo o tránsito es entendido como flujo de partículas-pasajeros, relativamente pasivas y uniformes. El nuevo paradigma o la nueva movilidad, es el de “la movilidad para todos y a cada uno su movilidad”, introduce al individuo, la “persona móvil, multimodal y comunicante, cocreadora y coproductora de su propia movilidad”. (Amar, 2011. Págs. 14 – 15).

En este sentido, cuando se logre cambiar el ideal de transporte, consecuentemente la movilidad se transformará, visualizará y permitirá un *abanico* de oportunidades para moverse por el espacio. El ciudadano al empoderarse y definir cuál es la manera con la que se moverá, (involuntariamente) construye el nuevo paradigma permitiéndole movilizarse tanto con transporte público, bicicleta, caminar o con alguna otra alternativa (“a cada uno su movilidad”), logrando ser capaz de trasladar, no netamente su humanidad, sino todo lo que lo constituye como persona (roles, relaciones, percepciones, oportunidades, sinergias) sin olvidar la información, sinergias y experiencias.

Incluso, la concepción del tiempo que lleva trasladarse de un lugar a otro se transforma, convirtiendo la idea de “pérdida de tiempo” a causa de la inactividad que se registra en el tiempo de traslado-espera, ahora es un ideal de “tiempo esencia”. Es decir, hay que erradicar de nuestro pensamiento el hecho de que el ciudadano se vuelve un ser inerte que se traslada netamente por necesidad y con los medios ya preconcebidos, más bien, mediante las innovaciones, este ciudadano junto con la colectividad puede armonizar los espacios procurando el involucrarse en la travesía y cambiar el ideal a la “contemplación del viaje”⁴. Este nuevo hábito estimula a que los ciudadanos escojan y se muevan por el espacio en condición de

4 Dentro de esta parte es importante cambiar la visión ya que se observa nuevas ideas muy didácticas instaladas en el espacio público que ayudarán a apreciar mejor el traslado con iniciativas como la “andoteca”. Esta idea surge en varias ciudades con el fin de que la gente camine, llegue a un parque, tome un texto de librerías itinerantes, y pueda seguir caminando hasta otra estación leyendo, con esto se intenta que surja una perspectiva de contemplación del traslado.

peatones o ciclistas alcanzando nuevas experiencias y nuevas relaciones sociales dando finalmente paso a que la administración pública vea pertinente invertir en infraestructura, señalización, revitalización de espacios para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos.

Desde otra perspectiva, es muy notable que en la actualidad los tiempos de espera se han acelerado (fuera de la espera de transporte público), ya que se manifiesta que el cambio de paradigma ha surgido involuntariamente. Lo describimos mejor en el siguiente ejemplo: a la espera del transporte masivo existen paradas que disponen de conectividad a internet, esto permite que la movilidad, en su totalidad, no se detenga; el tránsito de la información, experiencias o conocimientos, en la actualidad, viajan por medio de dispositivos móviles gracias a esta permanencia en red del ciudadano. Esto posibilita que el flujo de la información sea constante y ante cualquier necesidad, por medio de las tecnologías de la información, no se pierda el traslado.

En la ciudad de Quito se observa claramente que los ciudadanos estamos condenados irreversiblemente al transporte público y la pérdida de tiempo en el traslado, por un sin número de razones (carencia de infraestructura, costos de los servicios, inseguridad), buscando rapidez antes que intentar manejar otra percepción de movilidad como el contemplar los espacios y sus usos mediante la bici Q incrementando el eidetismo.

De igual manera, es importante mencionar que el nuevo paradigma propone disociar los lugares gracias al uso de las nuevas tecnologías y la nueva concepción del tiempo de traslado, el diseño urbano y la expansión de la conectividad. Al nacer la nueva movilidad, cada ciudadano se traslada por el espacio con su totalidad y como lo escoja (conocimiento, experiencia, roles, costumbres, sinergias, oportunidades), buscando que, por medio de los dispositivos tecnológicos, nada quede suelto y todo sea fluido mientras se genera la movilidad de información y personas.

Así, es fundamental entender a la movilidad como el proceso por el cual la ciudadanía interactúa, intercambia, concibe, construye, propone, vivir este nuevo paradigma. En este arquetipo el viajero es un actor social protagonista que, por medio de la movilidad, tecnología, conectividad e innovaciones, es capaz de

maximizar sus beneficios de traslado en general, es proactivo. Su movilidad ahora producirá su propia experiencia sin necesidad de dotarle de lugares específicos o con una sola alternativa para movilizarse por la ciudad.

Respecto al tema ambiental, la movilidad debe agradecer al ecologismo ya que ha sido el disparador para la búsqueda de alternativas de movilidad y el que ha posibilitado que no se debe detener la misma por el daño que ocasiona la forma tradicional de movilizarnos, sino que mediante el uso de las nuevas tecnologías de la información y las innovaciones esta debe proponer otras posibilidades. No podemos quitar o detener el derecho de movilidad a los ciudadanos ni a la ciudad ya que es un derecho conquistado.

Entonces, si la movilidad es entendida como un proceso que crea relaciones y a su vez nuevas experiencias, esta es capaz de crear otras tecnologías para la innovación de la misma. La movilidad intenta reemplazar al transporte introduciendo una nueva dinámica que transforma nuestro estar desde varias perspectivas. Convierte el sentido de lugar valorizando ciertos espacios, estos por citar un ejemplo pueden ser el parque del arbolito, donde la valorización que se le otorga es política mostrándose como un sitio referente de concentración popular por la conquista de nuevos derechos ciudadanos.

Por otro lado, la movilidad altera nuestro tiempo de recreación y descanso. Generalmente el tiempo de recreación está direccionado a que el actor social pueda emancipar su ser fuera de las normativas que comúnmente le imponen los roles, pues resulta que la bicicleta es parte importante de la recreación, generando así una movilidad inclusive cuando los espacios no sean destinados a la producción que caracteriza a la época moderna. Sin embargo, no hay que olvidar que en el descanso se puede utilizar alternativas de movilidad como el transporte público, dotando a sus paradas de conectividad para no detener el flujo de información y la movilidad de la misma, así como también posibilita la visita de lugares como museos para igualmente no detener el proceso de movilidad que ahora es factor primordial de la vida social y humana.

Es importante mencionar que la nueva movilidad que se busca encriptar dentro de la ciudad, también se ocupa de la vida de las personas aludiendo a la perspectiva de salud. En este sentido, al utilizar las innovaciones, coproducidas por los

ciudadanos, el estado de salud física y mental cambiará porque una de estas innovaciones es la alternativa al transporte mediante el uso de la bicicleta. Esta idea, bajo un sin número de estudios médicos, fortalece el sistema de salud humano y a la vez revitaliza nuevas prácticas aún más alternas como pasear a pie, ir al trabajo a pie, recorrer tramos cortos de la ciudad mediante la mixtura de caminar y bicicleta o viceversa.

El nuevo paradigma creará un nuevo ciudadano, el móvil, creativo, innovador y coproductor de movilidad, que adquiere conciencia individual mediante la innovación propia, generando conciencia para la lucha por el cambio de movilidad (transporte) y una vida en ciudad más armoniosa.

En el intento de cambiar el paradigma de la movilidad, surge la problemática de qué no solamente debemos cambiar el sistema objetivo de traslado o la manera en la que nos trasladamos en la ciudad, sino cambiar los valores por los que los que nos movilizamos con el fin de alcanzar una conciencia ciudadana que junte la metodología con los valores del “capital social” de las personas. Para poder comprender mejor esta dimensión, Amar propone la religancia como método que elimine la visión de “ir lejos” para “ir al encuentro”, “crear lazos con el mundo” (Amar, 2011, pág. 71). En este sentido, dentro de la ciudad de Quito se ha observado que, la ciudadanía (individualmente) tanto como la administración gubernamental (colectivamente), buscan incansables un cambio o alternativa para movilizarse alcanzando muchas veces soluciones aptas, pero sin conciencia axiológica.

El nuevo paradigma de la movilidad concebida desde la religancia debe entenderse “como creación de lazos, de oportunidades y de posibilidades, más que como un puro y simple franqueo de distancias” (Amar, 2011. Pág. 72). Al empoderar a la ciudadanía de una conciencia colectiva sobre los beneficios y daños que puede generar movilizarse de una u otra manera por el espacio público producirá nuevas lógicas de entendimiento, es decir, aumentaran las oportunidades inducidas, se producen buenos encuentros, hay nuevas sinergias, efectos sobre la salud y la economía. En el nuevo acto de movilizarse se imperará más las nuevas relaciones, valores, oportunidades y contactos que se pueden hacer si nos trasladamos alternativamente, antes que la individualización que produce el auto.

“La movilidad es uno de los medios eficaces de hacerse amigos, es decir, de mantener y de enriquecer el capital relacional. La religancia social. Diferentes formas de movilidad pueden ser utilizadas, reales y virtuales (y mixtas aún más), como se lo ve en los sitios de redes sociales actuales tales como Facebook”. (Amar, 2011. Pág. 73)

Ahora, a partir de la construcción teórica mediante la cual se interpreta la movilidad para esta investigación, mostraremos cuales han sido las acciones optadas por las administraciones pasadas y actuales para ayudar a cohesionar el análisis y visualizar como se mantiene el paradigma clásico dentro de Quito y en la mayoría de ciudades de Sudamérica.

El levantamiento de esta información se la realizó a partir de la indagación en herramientas de comunicación como en periódicos e informes de rendición de cuentas debido a que son espacios donde en mayor escala se socializan estos fenómenos.

2.3 MOVILIDAD URBANA Y MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD, NORTE DE QUITO.

Dentro del contexto histórico que se realiza la presente investigación, es preciso describir como se han ido suscitando los fenómenos y conflictos referentes al transporte público como principal eje de traslado y mediante la cual se concibe clásicamente la movilidad dentro de la ciudad. Por lo tanto esta descripción se enfoca dentro del contexto de las alcaldías de Paco Moncayo, Augusto Barrera y finalmente Mauricio Rodas.

2.3.1 UNA MIRADA HISTÓRICA AL TRANSPORTE PÚBLICO

La historia del transporte público en la ciudad, desde una visión rápida, comienza en el siglo XX (Carrión, 1995) con la primera agencia de automóviles “La Veloz”. Seguidamente en 1914 se instaló el servicio de Tranvía, gestionado por la empresa privada norteamericana Quito Tranway Company, la cual operó casi más de 30 años en la ciudad. Este servicio privado se caracterizó por ofrecer un buen servicio basando en la eficiencia y calidad para los usuarios.

En el año de 1947 se da inicio para la formalización legal de la primera compañía municipal de transporte, lastimosamente la iniciativa no tuvo éxito por lo que

operó durante un período menor a un año, esto conformó una imagen negativa de la capacidad administrativa de la municipalidad de la época.

Para Carrión, la desaparición del tranvía y el fugaz intento de generar un servicio público fallido son los detonantes para el declive y la crisis del transporte y la movilidad en la ciudad. Es claro ver que se empiezan a dar vestigios urgentes de un cambio de significación para la movilidad en Quito.

La primera cooperativa privada de transporte urbano y el primer sindicato de choferes profesionales aparecen en 1949, este gremio aprovechó de un entorno jurídico favorable, pocos impuestos y aranceles para la compra de vehículos, bajos costos del combustible, subsidio del gobierno y finalmente un monopolio del sector o actividad ya que ellos deciden quienes son o no parte de las cooperativas.

Consiguientemente en 1963 se promulga la primera ley de tránsito terrestre que logró un cambio en la organización del servicio para la ciudad y la movilidad, ya que se despojó de la responsabilidad al municipio y se la cedió a varias organizaciones (Cooperativas de buses). Se crea la Junta General de tránsito y la Dirección General de Tránsito con el fin de regular y controlar el transporte a escala nacional, tres años después se crea el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, CNTTT.

2.3.2 SOBRE LA MOVILIDAD EN LA ALCALDÍA DE PACO MONCAYO

En el año 2000, el triunfo electoral de Moncayo significó un cambio de época para la administración municipal de Quito porque durante casi doce años se mantuvo la misma línea política y el equipo de trabajo de gobernadores anteriores, logrando nuevos enfoques y prioridades⁵.

La alcaldía de Moncayo en cuanto a temas de movilidad se alejó y lo trató netamente por “encima” perpetuando el paradigma clásico antes que buscar brechas innovadoras en la ciudadanía, así los conflictos nacionales en cuanto al transporte afectaban a la ciudad pero no hubo una intromisión adecuada por parte

5 Hay que considerar el sensible contexto histórico en el cual se daba el ascenso de Paco Moncayo a la alcaldía de Quito. Protestas callejeras, levantamiento indígena que atrapaba al gobierno entre las presiones de los transportistas y la del movimiento indígena. Además se mostraban vestigios del proceso de dolarización que afectó a la economía y sociedad ecuatoriana en general.

del él para buscar soluciones y lo dejó en manos del gobierno central para que este se encargue.

Para abril de 2000, el Consejo Nacional de Transporte Terrestre anunció un incremento de tarifas de los pasajes, los transportistas consideraron insuficiente el mismo y lo aceptaron “con mala gana”, esperando poder negociar nuevas tarifas en los meses siguientes. Para el mes de diciembre se concretó nuevamente un incremento a lo que el Defensor Público presentó una herramienta jurídica ante un juez de Pichincha como recurso de amparo en contra de la medida. La misma se hizo efectiva y se detuvo el incremento, lo que molestó al gremio de transportistas nuevamente, generando una controversia que duró casi tres meses mientras se desarrollaban aun de forma latente los problemas de la dolarización y el levantamiento indígena.

Recién en el año de 2002 se reanudaron las paralizaciones por parte de los transportistas por quejas del alza del combustible diésel a nivel nacional y propuestas de ley para evitar la movilización de pasajeros parados dentro de los buses urbanos, el cual afectó, también, a la ciudad. Debido a este suceso recién se mostraron los primeros reportes periodísticos en los medios de comunicación impresa sobre alternativas de movilidad dentro de la ciudad como la bicicleta colaborando con visualizar y emancipar este nuevo vehículo por el cual se desarrolla la presente investigación.

La postura de Moncayo desde el inicio de su mandato dejó claro que no buscaba disputas para mejorar o cambiar la movilidad en la ciudad, sino configurar una relación distinta o nueva con los gremios del transporte, evitando la forma conflictiva que, alcaldías pasadas a este estudio, habían administrado. Por ejemplo, se redujo los controles ambientales tanto como de edad útil de las unidades que se realizaban en la ciudad, con el fin de mitigar la contaminación ambiental llamando a la calma a los transportistas.

La alternativa promovida por la alcaldía, ECOVIA (que no pertenece al contexto de estudio pero es muy importante señalar) volvía a ser tema de conflicto. La administración anterior a Moncayo concesionó la administración del corredor de la Av. 6 de Diciembre a la empresa TRANASOC, la cual al poco tiempo de su funcionamiento los trabajadores advirtieron que el proyecto tenía mucha

“desorganización” y que se precisaba corregir tanto en infraestructura como en planes de operatividad. Para esto, el municipio prestó 20 trolebuses para que circulen mientras la empresa adquiría los nuevos articulados. Al no encontrar liquidez, el municipio mediante rueda de prensa anuncia que ha decidido asumir la deuda para adquirir los nuevos articulados y poner en funcionamiento el sistema (El Comercio: 22-08-2000)

Las críticas sobre el transporte público y su manejo por parte de la ciudadanía no se hicieron esperar. Surgieron denuncias sobre el deterioro y olvido del municipio de varias unidades del trolebús, no habían proyectos ni estudios para repararlas ni para ponerlas en funcionamiento, esto perpetuaba el paradigma clásico ya que coartaba y suprimía las posibles propuestas que salían de la ciudadanía. Este percance entorpecía la eficiencia del sistema de movilidad para la ciudad dificultando el estudio de alternativas al problema de transporte en Quito. “25 unidades visiblemente destruidas, sin neumáticos, baterías, vidrios y puertas rotas” (Ibíd.: 21-03-2001).

Además, dentro del desarrollo de las protestas para la apropiación de nuevos derechos surgen vestigios de una conciencia colectiva que trata de cambiar la movilidad, un nuevo actor social, los barrios⁶. Para mayo de ese año aparece la presentación de un nuevo Plan Maestro de Transporte y constantes propuestas alternas de los funcionarios municipales para disminuir los problemas de congestión vehicular⁷ en la ciudad. Siguiendo con las reformas de la administración de Moncayo, para octubre, se disolvió la UPGT y sus funciones pasaron a la Dirección Metropolitana de Transporte (DMT) y la EMSAT (Empresa Municipal de Servicios y Administración del Transporte. (Hoy: 31-10-2001)

Un suceso que marco un avance en cuanto a mejoras de la movilidad dentro de Quito, para la época, fue la incorporación de los “buses tipo” y la conformación de una institución que se encargará y velará por el municipio para acordar las principales decisiones que se topen del tema, además de arrancar con la creación

⁶ Este actor surge como representante de los de los barrios periféricos de Quito, demandando mejoras en el servicio transporte, cambios en las rutas de movilización para reducir la contaminación y ampliación de nuevas rutas para democratizar más el servicio a las zonas aledañas como parroquias rurales del distrito (El Comercio: 22-05-2001).

⁷ Se construyeron nuevas paradas de buses en nuevos sectores de la ciudad y la construcción de algunos intercambiadores en zonas de mayor conflicto vehicular.

de empresas de transporte bajo la figura de sociedades anónimas. (Ibíd.: 01-11-2001). Surgen alternativas para potenciar el transporte público pero no fue suficiente por falta del valor de religancia, aún era tierna la conciencia ciudadana ya que se lo dejaba netamente a los administradores de turno.

Continuando con los problemas que fraccionaban nueva la percepción de la movilidad en la ciudad, en enero de 2002 frente a la negativa del poder ejecutivo por incrementar el precio de los pasajes, los transportistas hicieron un llamado a la Municipalidad para que mediante la EMSAT se fijen las tarifas que competen a Quito. Estas fueron claras muestras de que el tema de descentralización del poder estaba siendo efectivo y se podría tratar de manera interna los problemas de movilidad. Sin embargo la evaluación de los ciudadanos frente a la administración de Moncayo iba en declive gracias a la poca atención que le estaba dando al tema de la polución en la ciudad. Como principal variable, para detener las mejoras al tema de movilidad, fue la corrupción que se estaba suscitando por los acuerdos “por debajo del escritorio” entre el municipio y los transportistas, se estaban yendo de las manos y se veía el malestar quiteño. Fue tal el disgusto que los medios de comunicación empezaron a calificar de deficiente la gestión municipal en el tema de movilidad especialmente en el transporte urbano desgastando la figura del alcalde en vez de recuperar la esencia de la movilidad para los quiteños.

En vistas de este problema, la municipalidad se enfocó en levantar una estrategia comunicativa invasiva y nuevamente se pusieron en marcha los controles para quitar de circulación a los vehículos de transporte público que ya hayan cumplido más de 20 años de operatividad o que no cuenten con los permisos emitidos por la EMSAT⁸ (Ibíd.: 15-02-2003). Al mismo tiempo, en julio se culminó la construcción de la terminal de transporte interparroquial en la Av. Río Coca, permitiendo crear una de las primeras redes de transporte con la Ecovía que respondía a las quejas suscitadas hace meses por parte de los barrios periféricos de Quito. (Ibíd.: 01-07-2003).

Habría que decir también, que desde noviembre de 2002 hasta octubre de 2003, durante casi todo el año la municipalidad renovó los contratos con las unidades

8 Para marzo de 2003, el Municipio crea algunos centros de revisión vehicular que serían los encargados de realizar los controles técnicos a los automotores que circulan en Quito para mejorar la contaminación en la ciudad y mejorar la calidad del servicio.

alimentadoras del Trolebús pero con cambios importantes. Esto posibilitó la salida de varias unidades antiguas y la adquisición de nuevos articulados, así como Ecovias, mostrando vestigios de mejora en la calidad para la movilidad concluyendo en colocar al corredor de la Av. 6 de Diciembre en totales operaciones. (Ibíd.: 18-10-2003). Por mencionar otras mejoras, se empezó con la construcción del nuevo corredor de transporte que circularía por la Av. América según lo previsto en el Plan Maestro de Transporte, su nombre “Metrobús”. Este servicio empezó a operar el 27 de noviembre de 2004 sin provocar disputas entre el municipio y los transportistas ya que se le otorgó la administración del corredor a las empresas que cubrían la ruta. (Ibíd.: 28-11-2004)

2.3.4 SOBRE LA MOVILIDAD EN LA ALCALDÍA DE AUGUSTO BARRERA

Para el año 2009 Augusto Barrera, asume la alcaldía de Quito, con problemas hereditarios de otras gobernanzas y nuevos proyectos por planificar y ejecutar. La ciudad para la época, se configuró como una ciudad de cultura de consumo en la que predomina el estatus social material sobre el bienestar humano, es decir, se denota una clara influencia internacional del mercado volviendo a nuestra ciudad parte de este paradigma globalizador que no le interesa vivir bien sino poder consumir “bien”⁹. De igual manera la mejor muestra de que predomina el estatus social material en la ciudadanía es desde las perspectivas de entre más bienes, vehículos, vestimenta, etc., tengas mejor será tu ubicación social dentro de la jerarquía implantada con el paso de los años en la ciudad. Como ejemplo empírico es la aplicación del pico y placa en la ciudadana dando paso a que varios ciudadanos, que tiene la capacidad económica para comprar, opten por adquirir otro vehículo y evitar esta política.

Como ya lo mencionamos anteriormente, para muchos el tema de movilidad se trata de mejorar el flujo vehicular y al tránsito. Sin embargo varios procesos se han suscitado dentro de la ciudad para que sea más que evidente el cambio de paradigma que se le intenta dar a la movilidad dentro de esta administración gubernamental.¹⁰ Se enfatiza en generar políticas públicas que atiendan a la ciudadanía e infraestructura de los autos perpetuando la significancia clásica de la movilidad donde se busca mejorar la movilidad volviéndola rápida, segura y

⁹ Se muestra una alta inversión pública en adecuar espacios comerciales, asfaltar y crear más vías, infraestructura para los vehículos motorizados segregando al peatón y el ciclista.

confortable. Estas lógicas marginaron el uso del espacio público por parte de los peatones y ciclistas.

Ahora bien, Quito es una ciudad que necesita un modelo que permita corregir tendencias de mono dependencia del vehículo liviano y motorizado, minimizar daño al medio ambiente, más incluyente con la ciudadanía y económicamente más eficiente. Por lo que dentro de las políticas optadas por Barrera se observa el ímpetu por cambiar la seguridad vial, fortalecimiento del transporte público, incentivar a la movilidad no motorizada y la racionalización del auto privado.

Dentro de la búsqueda de alternativas innovadoras para la concepción de la movilidad y transporte público en la ciudad, la administración propone el Sistema integrado de transporte público, “es un modelo de gestión [...], que tiene como columna vertebral el metro de Quito” (Barrera. 2009-2014). Es claro que se buscó generar un sistema en red, además este sistema se complementa con las demás unidades que comprenden los corredores centrales, que a la final busca racionalizar el uso del vehículo privado.

A. METRO DE QUITO.

El metro de Quito es el eje central del transporte público urbano en la ciudad, es parte del Sistema Integrado de Transporte Público y se complementará con los corredores exclusivos (Metro Bus, Ecovía, Trolebús) y sus alimentadores. Propone la movilización de más de 400 mil pasajeros por día en su primer año de funcionamiento, garantizando que el 92% de ciudadanos del área urbana de Quito, se encuentren a menos de 400 metros de una parada adscrita al sistema integral de transporte. (Ibíd. 2009-2014, pág. 32).

Además, el trabajo de este medio de transporte masivo, a más de movilizar a los ciudadanos, se interesa por temas ambientales buscando reducir la polución y contaminación ambiental de hidrocarburos, funcionando mediante energía eléctrica de fuentes renovables. Es importante mencionar en esta parte que el proyecto aún no se encuentra en ejecución pero los estudios tanto de ingeniería

10 Hay que aclarar que dentro de la administración de A. Barrera se observa, por primera vez, una fuerte presencia de voluntad por cambiar la movilidad para Quito con altos costos de inversión en infraestructura y difusión, y sin olvidar la fuerte incidencia de movilizarse con métodos alternativos como caminar o bicicleta.

como a nivel social se encuentran ya realizados. Para mejor entendimiento del proyecto, a continuación se muestra el estado actual del proyecto¹¹:

Ámbito	Indicador de Gestión	Estado
Obras ejecutadas	Porcentaje de avance de obra de la Estación “La Magdalena”.	76.95%
	Porcentaje de avance de obra de la Estación “El Labrador”	50.63%
Estudios realizados	Estudios de Factibilidad Integral del proyecto	100%
	Estudio técnico de soporte	100%
	Estudio de impacto ambiental y licencia ambiental	100%
	Diseño de ingeniería	100%

Fuente: Empresa Pública de Transporte de Pasajeros. 2013.

B. CORREDORES EXCLUSIVOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

El corredor exclusivo de transporte público es parte del Sistema Integral de Transporte Público, donde uno de cada tres viajes que los ciudadanos realizan es atendido por los corredores del Metrobús-Q. Este se conforma por Trolebús, Ecovía, Corredor Suroriental, Corredor Central Norte y Corredor Sur Occidental.

¹¹ Mediante esta tabla podemos observar los avances de la obra y como esta beneficia a la ciudadanía o no en lo operativo del transporte público.

Así, “de cada 3.6 millones de pasajeros, se benefician 1.2 millones de la integración tarifaria, horarios extendidos, frecuencias constantes, y ahorro de tiempo” (Ibíd. 2009-2014, pág. 34.).

Dentro del mismo se muestran estas principales observaciones: Se pone en operación al Corredor Suroriental con 80 unidades articuladas nuevas que circulan por la troncal señalada para el mismo y 10 nuevas rutas de alimentación al corredor. Mediante este corredor se integran tarifariamente Trolebús (Terminal Quitumbe) y la estación de “El Recreo”. Cabe recalcar que la ampliación de este corredor ha beneficiado al sector estudiantil integrando en un solo corredor a la Escuela Politécnica Nacional, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Universidad Andina “Simón Bolívar” y la Universidad Politécnica Salesiana.

Como ya es de conocimiento masivo, la adecuación de corredores exclusivos no ha sido una obra realizada netamente por la administración de Barrera, sino más bien ha sido heredada y este se ha encargado de mantenerla y ejecutar nuevos corredores. Por lo tanto en el siguiente cuadro se muestran los avances que cada administración ha ejecutado¹²:

Corredores Implementados - MDMQ			Gestión Alcaldía	Período	Años Gestión
Corredor	Año	%			
Trolebús	1995	20%	Mahuad- Sevilla	1992-1998 2000	8
Ecovía Central Norte	2002 2004	40%	Moncayo - Ricaurte – Vallejo	2000-2009	9
Sur Oriental Sur Occidental	2010 2014	40 %	Barrera	2009 – 2014	4.8%

Fuente: Empresa Pública de Transporte de Pasajeros

¹² Los datos son relativos dependiendo desde los indicadores que se los mida, para la presente investigación los mismo son usados para medir la capacidad periódica de atención que han tenido con la ciudadanía y la variación que ha tenido dependiendo de la administración de turno, denotando el sesgo muchas veces político que atraviesa el tema.

Es importante destacar que, la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público ha incrementado a 424.345 usuarios al día, el 81% de la capacidad esperada. (Ibíd. 2009-2014, pág. 35).

2.3.5 SOBRE LA MOVILIDAD EN LA ADMINISTRACIÓN DE RODAS

SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN QUITO

Desde los inicios de la alcaldía de Mauricio Rodas, la ciudad ya tenía y mostraba nuevos vestigios de problemas sobre el tema de movilidad. En este sentido, el deterioro de la infraestructura peatonal, vial y en general de circulación estaba en mal estado, esto ha generado un malestar colectivo y la eminente permanecía del paradigma clásico. Se ha impedido la cohesión social en cuanto a la movilidad y a causa de las pobres políticas públicas optadas, esto ha empeorado la situación de la ciudadanía aboliendo el intento por crear una conciencia ciudadana sin religancia.

Para Amar la movilidad, en la modernidad, debe poseer alternativas innovadoras. Bajo esta premisa la actual alcaldía ha logrado concretar la creación del Metro de la ciudad. Mediante esta innovación se podrá movilizar a las personas de manera más ágil, sin embargo no hay que olvidar que dentro del nuevo paradigma es necesario movilizar otras variantes y no netamente a los ciudadanos.

Dentro de las nuevas alternativas para mejorar la movilidad dentro de la ciudad, surge el proyecto *“Quito Cable”*. Este proyecto, levantado por la Escuela Politécnica Nacional, pretende transportar 30 000 personas al día entre el barrio la “Roldós” y el barrio de “la Ofelia” mediante el uso de una cabina de teleférico que cruza por toda la zona del barrio “el Condado”. El costo de esta propuesta es de 44 millones de dólares (El Comercio, 2016). Es claro observar que el tema de la movilidad para la actual alcaldía aún significa trasladarse rápido, no importa la manera, se puede dar inclusive por el aire. No obstante esto no genera una conciencia colectiva ciudadana para optar por otras alternativas propuestas desde la sociedad civil y buscar mejoras adecuadas, de igual manera esto reduce la concepción de la nueva movilidad quitándole el valor del encuentro, fraccionamiento en las relaciones sociales, eliminar el uso del espacio público.

Un aporte destacable dentro de la actual administración es la inversión en infraestructura para mejorar los parques, uno de estos el parque “La Carolina”.

Gracias a esta iniciativa se ha dotado de mayor espacio para moverse al peatón y ciclista, pero no hay que olvidar que esto se enfoca en el ámbito salubre ya que no afecta ni busca cambiar la movilidad para la ciudad, simplemente son acciones políticas infértiles que netamente benefician a los sectores comerciales y residenciales aledañas al citado parque. Por ejemplo se han elevado los ingresos económicos de los locales cercanos posibilitando mayor inversión privada en temas de infraestructura, más parqueaderos de bicicletas, rampas inclusivas y más.

La intervención en mejoras de infraestructura vial aún permanecen actualmente, por ejemplo en el mes de septiembre de 2016 se inauguró el gran intercambiador norte que sirve para mejorar el ingreso a la ciudad y los barrios de Carapungo, Calderón, Marianas, San Juan, etc.

En el mes de agosto se inauguró el intercambiador del “redondel del Ciclista”, nuevamente con el fin de mejorar el transito mas no la movilidad. Es decir, las obras están enfocadas en mejorar las condiciones para los vehículos motorizados antes que para el peatón y el ciclista, perpetuando el paradigma clásico e imposibilitando la apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía. Se fraccionan los barrios a causa de la inmensa separación que generan vías de 12 a 14 carriles.

Finalmente observamos que las administraciones públicas de turno han puesto mayor empeño en mejorar las condiciones para los autos y no para el transporte público, peatón y ciclistas mostrándonos una perpetuación del paradigma clásico eliminando la búsqueda incesante de cambiar la significancia que esta posee. Ahora nos dirigiremos a los actores que conforman la movilidad en la ciudad para identificar cuáles son, como han influido en la lógica de movilidad y cuáles son sus intereses como grupo de presión, con el fin de alcanzar un óptimo nivel de eficiencia y conciencia para mejorar el transporte en la Quito.

2.4 ACTORES DE MOVILIDAD EN QUITO:

El surgimiento de actores dentro de la movilidad de una ciudad tiende a ser constante, esto gracias a que los problemas tanto como las soluciones, no han respondido claramente y menos efectivamente. Es así que, se ha logrado identificar a tres tipos de actores protagonistas del tema en la ciudad de Quito: Uno de ellos son los usuarios del transporte público, surgen desde el análisis del

ciudadano en el marco teórico; los transportistas son otro actor fundamental de movilidad y su conformación en el presente análisis surge a partir de las acciones que a diario realizan por el traslado de las calles y como ellos condicionan la movilidad en los centros económicos de la urbe. Finalmente aparecen los medios de comunicación, estos se constituyen como uno de los protagonistas y antagonistas, a la vez, de la movilidad, surgen gracias a los artículos de prensa publicados y se los observó desde como incidieron he inciden en el diario vivir de la sociedad por la información suministrada. Los medios son actores altamente influyentes en las decisiones determinantes de las acciones gubernamentales tanto como en las acciones de la población.

A. USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En cuanto a los usuarios nos referimos a la sociedad civil que utiliza el servicio ya sea de forma regular o constante. Cabe aclarar que la definición y el comportamiento de este actor, bajo esta definición, le resta valor porque los usuarios no constituyen en estricto sentido un grupo social que busca conquistar derechos ya que las interacciones entre ellos no son sistemáticas y no hay una clara conciencia de su identidad común en cuanto a la conquista de derechos para mejorar la movilidad en la ciudad. Como consecuencia, se carece de organizaciones que los vincule o represente de forma efectiva logrando que no haya llegado a constituirse un grupo de presión política eficiente de este tema.

Generalmente los protagonistas de los vestigios de estas agrupaciones son los estudiantes secundarios y universitarios pero que han tenido más fuerza a nivel nacional y no local.

Sus interés son bastante claros, poder acceder al servicio de transporte urbano al menor precio posible y con una calidad razonable, comodidad dentro de las unidades, buen servicio al cliente, precisión en los tiempos que duran los recorridos urbanos y a la vez la frecuencia con la que los mismo circulan, seguridad y bajos niveles de contaminación. Con esto se intenta que estas aspiraciones se viertan sobre los transportistas ya que son las empresas proveedoras del servicio.

Cabe recalcar que el conflicto más fuerte es entre los usuarios del servicio y los transportistas, que el de los transportistas con el gobierno o el municipio. Son los

intereses de los usuarios y transportistas los que se encuentran contrapuestos ya que unos buscan incrementar la rentabilidad de su negocio en el largo plazo, y los otros quieren contar con un servicio al menor precio y con la mayor calidad.

B. TRANSPORTISTAS

Desmenuzando una definición, se denomina transportistas a los dueños de las unidades que ofrecen el servicio de movilización masiva dentro de la ciudad desde mediados del siglo XX. Estos se encuentran organizados en cooperativas y compañías de transporte colectivo.

Así dentro de este grupo social también se encuentran los gremios de choferes urbanos que se organizan bajo la Federación de Transportistas Urbanos de Pichincha (FETUP), y el gremio que se agrupa a los transportistas urbanos de todo el país en la Federación Nacional de Transporte Urbano (FANUTU) (Chauvin, 2006. Pág. 79). Estas dos organizaciones eligen sus dirigentes quienes se encargan de tomar las decisiones importantes para los transportistas en general.

También, los gremios del transporte urbano están, además, asociados con otras variaciones del transporte: Transporte escolar y turístico, transporte de camionetas, transporte interprovincial, transporte pesado y el sindicato de choferes profesionales. Esto ha dificultado a todo los municipios sancionar drásticamente porque la pertenencia de los conductores tanto a gremios de choferes como a la de transportistas los convierte en una agrupación fuerte en donde las multas van a las cooperativas y se las archiva netamente.

Ahora bien, es preciso diferenciar a los empresarios del transporte urbano y los choferes profesionales. Los empresarios son los propietarios de las unidades quienes actúan ejerciendo presión desde su condición económicamente favorable. Los choferes, por su parte, son los conductores de las unidades que son propiedad de los empresarios, este grupo integra a las personas particulares que hayan obtenido la licencia profesional mediante el desarrollo satisfactorio del curso acreditándolos legalmente. Se encuentran respaldados por el sindicato de choferes profesional con sus respectivas federaciones provinciales.

Con respecto a este grupo de actores, se dilucida que su interés, muy evidente, es maximizar la rentabilidad de su actividad económica obedeciendo netamente al capital y dejando de lado los intereses humanos de buen servicio y mejoras en

calidad de la movilidad; intentar que las leyes y regulaciones del municipio les generen exoneraciones de impuestos, tasas, aranceles, reprogramación de sus deudas, etc.; que las sanciones o multas por infracciones de tránsito no sean tan drásticas apelando a que sean leves ya que ofrecen un servicio a la comunidad y están inmersos en infringir por esto; buscan que se garantice su poder en influencia en los organismos encargados de la planificación y el control del transporte.

C. DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (ALCALDÍA)

Desde la promulgación de la ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito y de los decretos presidenciales 3304 y 3305 de diciembre de 1995, el municipio se convierte en un actor central encargado de coordinar el transporte público en la urbe obedeciendo a las normativas de descentralización del poder.

Esta institución presidida por el alcalde y el concejo municipal tienen como deber el tratamiento de temas específicos, para esta investigación la movilidad dentro de la ciudad. El Concejo Municipal conforma entre sus miembros comisiones especializadas y para este fin existe la Dirección Metropolitana de Transporte (DMT), que se encarga de planificar y regular las políticas que el burgo maestre propone en relación al transporte; y la Empresa de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT), que es el órgano operativo que administra el transporte en Quito, emite permisos y habilitaciones para las cooperativas y sus distintas unidades para operar.

Los intereses identificados son que, a través de la implementación de sus planes, satisfacer o superar las expectativas de sus electores para poder contar con su apoyo en futuros procesos electorales. Esto ha desbordado un problema ya que en cuanto menos interés exista por parte de los usuarios en pedir mejoras en movilidad, menor será la voluntad del municipio por impulsar cambios radicales o confrontarse con otros actores en defensa de estos cambios.

D. MEDIOS DE COMUNICACIÓN.

Los medios de comunicación en el contexto de la investigación, no han sido netamente instrumentos para informar, sino actores primordiales tanto como protagonistas de la vida política en la ciudad. Por ejemplo en la época de la alcaldía de Jamil Mahuad, estos influyeron como grupo de presión para la

declaratoria del estado de emergencia que causó las protestas de los transportistas en su administración, los reporteros, editores, diagramadores, etc., influyen decisivamente en el contenido y la información que se va a suministrar a la sociedad civil dando ciertos privilegios a unos temas sobre otros además de la definición de la forma en la que se presentan.

Entonces, los medios de comunicación son los periódicos, las estaciones de radio y los canales de televisión que informan a la ciudad y al país en general, en realidad son múltiples actores que tiene en común su autoridad sobre los contenidos publicados, ya sean como dueños o como coagentes de estas organizaciones. Es importante mencionar que ciertos medios están atravesados por el sesgo político que es lo que también influye drásticamente en la creación y difusión de la información que se da a la ciudadanía. Estos pueden influir en la opinión pública, ser utilizados por sus propietarios o colaboradores para apropiarse de intereses distintos a los puramente empresariales como la búsqueda del poder político o el reconocimiento social.

Dentro de los intereses que se puede apreciar, están el de asegurar o estabilizar su nivel de ganancia para poder mantenerse en el mercado, obedeciendo también a la lógica del capital y no al bien común de informar con veracidad y sin prejuicios.

Dentro del caso de la presente investigación los medios han ocupado el puesto de veedores, voceros y custodio de los intereses públicos o interés de los usuarios como ciudadanía.

3. CAPITULO III:

LA BICICLETA PÚBLICA COMO ALTERNATIVA DE MOVILIDAD EN QUITO.

En el presente capítulo se analizará las perspectivas generadas por los bici usuarios sobre la problemática abarcada en todo el proyecto investigativo, movilidad. Asimismo se tratara como es viable y necesario cambiar urgentemente el paradigma de movilidad para mejorar la conciencia social y la gran problemática de transporte existente en la ciudad de Quito.

De igual manera mediante la descripción del perfil del usuario de bicicleta pública se intentará dar a conocer como las variables del mismo afectan al cambio para la movilidad tanto como del paradigma clásico. De igual manera, se optará por problematizar el tema de la carencia de infraestructura como uno de los factores primordiales que no permiten el cambio del auto-centrismo en miras de incentivar el uso de la bicicleta pública, mejorar la movilidad y apropiarse del espacio público.

Para el análisis de la movilidad dentro de la ciudad de Quito se tomará en cuenta: las percepciones de los bici usuarios entrevistados, se analizará la configuración histórica de la bicicleta como medio de movilidad en Quito, cuáles han sido las iniciativas ciudadanas para cambiar la movilidad en la ciudad y a nivel nacional. Se generará un análisis de la infraestructura vial de la ciudad determinando si es pertinente y segura para finalmente generar conclusiones y recomendaciones en base a la iniciativa de la ciudad construida.

Finalmente, se muestran las conclusiones que posiblemente pueden ayudar a mejorar la movilidad en la ciudad, empezar a implementar el nuevo paradigma y visualizar de qué manera se da la apropiación del espacio público para beneficio de la comunidad y la construcción de la ciudad para vivir bien.

3.1 LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Partiendo desde varias perspectivas, las ciudades son consideradas como lugares no sustentables, si es que se parte del análisis de cómo cada una trata a su movilidad. Esto debido a que con frecuencia su planificación, en cuanto a

movilidad valga la redundancia, se basa en el automóvil privado dejando de lado los derechos de peatones y ciclistas que son mayoría en el uso del espacio público.

La ciudad de Quito es el centro político y el lugar que alberga el más grande movimiento económico del país, convirtiéndola en el sitio con el más alto índice de inmigración en el Ecuador. Por lo tanto, el Distrito Metropolitano de Quito es la segunda ciudad más poblada del país alcanzando los 2 442.079 habitantes para el 2014 (Secretaría de Movilidad, 2014), esto da paso a que la misma sea la que posee la mayor cantidad de automotores en el país.

A lo largo de su construcción y debido a la constante inmigración de personas, la constitución de su forma urbana se caracteriza por ser extendida hacia sus periferias y poseer varios núcleos económicos, así su sistema tanto como su planificación de movilidad se identifican por una infraestructura vial desigual y con altos niveles de congestión vehicular (tráfico). Para el Instituto de la Ciudad de Quito, en sus últimos estudios de movilidad el 84% de los viajes en el distrito se los realiza con transporte motorizado, no obstante el 64% del porcentaje mencionado usa el transporte público (ICQ, 2013). Sin embargo, contrariamente a que impere el uso del transporte público en la ciudad, el parque automotor muestra una tendencia del 9.2% anual de crecimiento¹³ (Ibíd., 2013) mostrándonos un incremento de desigualdad en la movilidad, economía y social. Si la tendencia se mantiene para el año 2025 se triplicarán las cifras de autos en Quito.

A partir del último censo poblacional realizado en el 2010 (INEC, 2010), Quito posee 1.150.380 mujeres y 1.088.811 hombres que se traducen a que el 51% de la población total de la ciudad es femenina y el 49% respectivamente es masculina. De igual manera se muestra que la población residente es parcialmente joven, su promedio de edad oscila entre los 20 y 29 años de edad así, el 33% asiste a centros educativos y por su parte el 49% tiene trabajo, apenas el 18% restante cumple las dos funciones al mismo tiempo. Finalmente podemos deducir con estas cifras que la mayoría de la población, sin importar su rol u ocupación, está obligada y destinada a movilizarse (moverse), son edades productivas económicamente hablando y que han fijado una estructura de pensamiento móvil.

13 Partiendo de cifras redondeadas, corresponde a un crecimiento anual de 50 000 autos al año lo cual se muestra de mejor manera diciendo que los niveles de saturación vial podrían ocupar el 54% de la capacidad de redes viales de la ciudad (Letras Verdes N°18, 2015, Pág. 251).

De la población que domicilia en Quito, la mayor aglomeración de personas se ubica en el área urbana dando paso a que las zonas de Quitumbe y el Sur de Quito sean las más pobladas con un 33% de concentración (ICQ, 2013). Al contrario, las áreas más periféricas se ubican en el Sur de Quito rural, La Delicia Rural, noroccidente y nororiente con apenas el 3.80% de concentración. Aunque, las zonas centro y norte de la ciudad no son la totalidad urbana, es la circunscripción donde más se ha podido trabajar y se observa el surgimiento de una nueva conciencia ciudadana en cuanto a movilidad, así como el retorno a la *ciudad construida* desde las necesidades y con la conformación de micro organizaciones gubernamentales, los barrios y sus directivas barriales. Es claro que se da la formación de una nueva ciudadanía que se conforma en reconocimiento de las normas y mediante el cual se posibilita la vivencia, conquista de derechos y la necesidad de organizarse por conseguir más, de igual manera se posibilita el acceso pleno a la tecnología garantizando seguridad y un mejor uso del espacio público.

Finalmente, la mayoría de la población de la ciudad en el último “Informe de resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito” del año 2011, declara que se encuentra en un nivel socioeconómico medio y alto reflejado en el 69.3%, el 23.6% de la misma población se declara en un estrato bajo y apenas el 0.3% de la misma se concibe como de nivel socioeconómico muy alto. Infiriendo los datos, se muestra que la población de clase económica muy alta reside en zonas de Tumbaco y Tababela; la población de nivel medio y alto en las zonas centro y norte; la población que se declaró como en un nivel bajo y muy bajo se localizan en zonas como Quitumbe, Sur urbano y el Valle de los Chillos. Mediante el análisis de estos datos se observa muy claramente que la ciudad está segregada de acuerdo al nivel socioeconómico de la población respondiendo el por qué su organización de equipamiento urbano y servicios se encuentra actualmente en ese estado.

3.2 INCORPORACIÓN DE LA BICICLETA EN LA MOVILIDAD

La bicicleta desde sus orígenes se caracterizó por ser ese vehículo innovador que permite desplazarse por donde el conductor considere pertinente, netamente utilizando la fuerza física de su cuerpo. Partiendo de este enunciado y debido al proceso modernizador, violento la mayoría de veces, de las ciudades resulta una

alternativa de fuga considerar a la bicicleta como la posible *respuesta* a los fenómenos suscitados por la cantidad exorbitante de autos en la ciudad, estos son: Segregación de espacios, tráfico, polución, contaminación auditiva, etc.

Es importe entonces partir del supuesto de que la Bicicleta (Pública o Privada) permite la apropiación del espacio público, por lo tanto constituye una alternativa viable de movilidad para las experiencias urbanas.

3.2.1 LA BICICLETA EN QUITO

Partiendo de la problemática de: ¿Desde cuándo se usa la bicicleta en Quito para movilizarse? Surgen un sin número de anécdotas en la memoria de la gente pues es un vehículo que desde que poseemos conciencia la hemos utilizado, sea para movilizarse, ir de compras, ir a estudiar, ir a trabajar, hacer deporte o tan solo pasear. Sin embargo encontrarnos con una fecha exacta de su uso dentro de la ciudad de Quito como alternativa a la movilidad es una tarea exhaustiva y con poca certeza todavía. No obstante ciertos sectores de población así como ciertas clases sociales la han utilizado desde tiempos pasados labrando el porvenir de la misma y son a los y las que deberíamos referirnos para desmenuzar esta parte histórica de la investigación.

Por lo tanto para esta parte del estudio, es importante evidenciar cuales han sido los protagonistas de la bicicleta en la ciudad históricamente, es decir quienes utilizan a la bicicleta como un medio de transporte cotidiano pero a partir de su vivencia diaria y como mediante su uso se posibilita la apropiación del espacio público. En este sentido, es evidente que desde hace tiempos la ciudadanía mediante el uso de la se ha mostrado una mejor convivencia, como generadora de conciencia política o manifiesto involuntario del malestar en el que se vive a causa de la gran diferencia económica y las diferencias de acceso a una movilidad sustentable o de mejor calidad.

Así dentro de este grupo están los y las que van al trabajo en bici, los y las que van a la universidad o al colegio en bici y principalmente la gente que trabaja en la bicicleta. Estas últimas personas que trabajan en la bicicleta son denominadas “inBicibles”¹⁴, es una agrupación social que se ha conformado como la más

14 Neologismo utilizado para identificar a las personas que usan a la bicicleta cotidianamente pero sin una organización o imagen que los represente para la conquista de sus derechos.

importantes en esta parte, ya que es este sector desde el cual se pueden obtener los elementos más adecuados para dar una lectura a los procesos históricos de la bicicleta en Quito, la gente que usa la bicicleta proactivamente.

“[...] hay que reconocer a la bicicleta desde el reconocimiento de las personas que están sobre ella y no a la bicicleta –netamente- desde la movilidad, el ocultamiento del uso silencioso de la bicicleta en este país ha logrado desaparecer el trabajo en bici, tricicleros, panaderos, vendedores de helados, hieleros, afiladores de cuchillos, repartidores, fruteros y verduleros, jardineros, muchos de estos trabajos se fomentan desde las economías familiares, este es el sector más menospreciado de la bicicleta, el que no se reconoce en los 10 años que cuenta la gente de proceso de la bici en Quito”. (Herrera, 2012)

Partiendo desde la cita, el proceso histórico de la bicicleta se ve enmarcado desde hace mucho tiempo atrás que las administraciones gubernamentales empiecen a generar líneas bases para mejoras en la movilidad además de visibilizarla en Quito. La bicicleta desde siempre ha estado presente en la clase trabajadora, en los sectores más vulnerables, inclusive parte de la economía de la clase trabajadora se basa en la bicicleta contrastando el deseo moderno constante de las clases dominantes por comprar un auto. Esta clase social ha llegado al punto de traer desde el campo a la bicicleta porque allá no se mercantiliza el tiempo ni es necesario atravesar distancias largas para cumplir un rol, las distancias a recorrer son cortas parcialmente, concluyendo en mostrar claramente la intención de perpetuarla involuntariamente, sin conciencia, en las lógicas y procesos de movilidad que se dan en la ciudad que residen actualmente y desde hace ya mucho tiempo. Con esto no se intenta marginar el uso histórico de la bicicleta en la ciudad, sin embargo, la vida de la bicicleta no diferencia lugares simplemente se la usa para moverse sea este el campo o la ciudad. Inclusive, en el contexto urbano, la bicicleta convierte a los espacios polivalentes, con un sinnúmero de manifestaciones, análisis, críticas, convivencias, culturas, etc.

Por ejemplo: *“En el mercado Mayorista confluyen 350 tricicleros diariamente, que entran y salen del mercado, para contrarrestar estos datos que son muy básico, si hacemos un ejercicio en la ciclo vía de la Av. Amazonas al centro norte de la ciudad, podemos contar alrededor de 25*

ciclistas en un promedio de 6 horas, es decir, pasan 4 ciclistas por hora, haciendo el mismo ejercicio, en el sector de El Carmen donde no hay ninguna condición, ni de seguridad, señalización o programas que fomenten el uso de la bicicleta, en 6 horas podemos ver cruzar más de 50 ciclistas sin contar a los tricicleros”. (Ibíd., 2012)

Esto muestra la necesidad urgente de planificar acertadamente y ampliar la red vial de ciclo vías por toda la ciudad considerando las diversidades y concepciones previas a la aplicación de una propuesta, ya lo manifiestan en su percepción los bici usuario así: *“En el sur no hay nada de infraestructura más que en los parques, cuando uno quiere movilizarse hacia algún lado, no se puede ya que no hay una infraestructura espacial para la bicicleta”* (Gallegos, 2016). Esto muestra la necesidad histórica y actual que se ha mantenido y por la cual ninguna alcaldía, hasta el momento, ha hecho algo. Sí observamos las acciones de las administraciones locales, Secretaria de Movilidad, Empresa Metropolitana de Obras Públicas (EMOP), fundaciones, colectivos, organizaciones y movimientos sociales proactivos de la bicicleta, podemos ver que es muy bajo el trabajo que se ha hecho por la organización de los trabajadores de la bicicleta los cuales han forjado la historia de la misma en Quito.

La historia de la bicicleta, actualmente, se reproduce y gesta también en la clase media. Esta clase media es la que tiene las conexiones adecuadas para visibilizar y crear necesidades debido a las relaciones sociales que puede alcanzar a poseer perteneciendo a una clase, pero posibilitando relacionarse con otras, la que por medio del acceso a las redes sociales hace de la bicicleta un objeto de uso masivo y que posibilita y genera más movilidad, la historia ya estaba escrita y es desde aquí donde se debe partir sin olvidar el uso de la tecnología como mecanismo potente de innovación. De igual manera mediante la innovación tecnológica, en el espacio público, se genera un mayor fluir de las relaciones sociales, se germina y reproduce el paradigma de la nueva movilidad; se posibilita la continuidad y referencia histórica, esta referencia es desde donde se basan para explicar y contar la construcción de la ciudad y su movilidad, mediante la lucha colectiva de la ciudadanía.

En la época actual, a partir de la creación del Plan Maestro de movilidad 2009, es donde por primera vez se considera a la bicicleta como un medio de transporte en

la ciudad (Proaño, 2012., citado en Samaniego, 2015), y la constitución del año 2008 en el artículo 204 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorga los siguientes derechos:

- 1) *Derecho a transitar;*
- 2) *Derecho a disponer de vías de circulación;*
- 3) *Derecho a disponer de espacios para el parqueo de bicicletas;*
- 4) *Derecho preferente de vía;*
- 5) *Derecho a transportar las bicicletas en los vehículos de transporte público; y*
- 6) *Derecho a tener circulación preferente de las bicicletas (Asamblea Constituyente, 2008).*

3.2.2 LA BICICLETA PÚBLICA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (BICI Q)
A partir del año 2012 con 425 unidades distribuidas en 25 estaciones (ICQ, 2013) se inaugura es primer sistema de bicicletas públicas “BiciQuito” con un total de 200 viajes diarios. Para estos años se cuenta con un total de 957 bicicletas distribuidas en la misma cantidad de estaciones y con la capacidad de generar alrededor de 3000 viajes diarios por la urbe. (Secretaria de Movilidad, 2016). Sin embargo esta tendencia muestra que a pesar del aumento de la demanda de uso no se ha visto un aumento proporcional de oferta del servicio. Está claro que mediante el uso de la bicicleta pública “Bici Q” se posibilita la apropiación del espacio público, sitio al que todas y todos los ciudadanos tenemos derecho de usar como parte natural humana para producir prácticas cotidianas, saberes prácticos, para facilitar, entender y además construir un lugar armonioso y amigable de la nueva ciudad “planificada” o la *ciudad construida*.

El programa “Bici Quito”, al cual nos referiremos como Bici Q, opera todos los días del año desde las 07:00 hasta las 19:00, gracias a la generación de actividades culturales por parte del Municipio, este rango de horario ha variado recientemente, extendiendo su oferta de servicio hasta las 22:00. En un principio el uso de este servicio tenía un costo de 25 dólares anuales, sin embargo a partir de noviembre de 2013 y por su gran acogida, el servicio se tornó gratuito, como era de esperarse el servicio al tornarse gratuito estuvo acompañada de un incremento considerable de bici usuarios registrados. Para diciembre de 2013 se contó con 3.500 usuarios, pero para febrero de 2016 el número llegó hasta cerca de los 28.808 usuarios carnetizados (Datos abiertos de Quito, 2016). Es decir, al observar el trabajo de

regulación proveniente del Estado para la provisión de estos servicios, obtenidos por la lucha de los movimientos sociales y contrastados en la investigación de campo, son notables los indicios de que se busca cambiar el paradigma del ciudadano tradicional quiteño por el nuevo ciudadano, consciente, que se reconoce, co creador de sus derechos, que se conforma en base a las relaciones sociales dentro del espacio público, el que genera y posibilita las innovaciones para cambiar la movilidad, el que se permite la apropiación del espacio para posteriormente generar alternativas como posicionar a la Bici Q como alternativa muy bien conformada para la movilidad en la ciudad.

Mapa de la cobertura de BiciQuito:



Fuente: “BiciQuito” s/f

Ahora, a partir de las entrevistas realizadas se delimita que los principales motivos de movilidad de los usuarios dentro de la ciudad, se deben a razones de estudio y laborales. Esto muestra que el servicio se usa como alternativa real de transporte antes que como parte del ocio de las personas. Sin embargo, a pesar de que las cifras aumentan por la gratuidad, se da un ahorro de tiempo en traslado y se la vive como transporte ecológico, no se manifiesta un cambio empírico del uso del sistema real a diario y mucho menos del paradigma clásico. Es importante señalar que, aunque se confirme la tendencia de que una mejora en los medios de transporte público y no motorizado ayudaría a la armonización de la ciudad, no necesariamente se consigue arrebatar el protagonismo al auto privado. Partiendo desde nuestro análisis, este fenómeno se da a causa del auto centrismo que hemos permitido imperar dentro de las ciudades, generando disociación a causa de las

grandes separaciones que genera las amplias vías. Lo que se propone es que se reconforme el ideal de que el suelo está destinado al uso social, espacio abierto a la colectividad humana, más allá de estatutos legales.

El espacio público se define por el dominio público y desde aspectos subjetivos la igualdad se posibilita y manifiesta en él ya que se lucha por derechos colectivos que precisan organización previa. La política pública de Bici Q permite de cierta manera la igualdad de condiciones para generar un interés público hacia la lucha por adquirir derechos nuevos del nuevo ciudadano. La ciudad debe transformar su objetivo de constitución en el ciudadano que la habita y se mueve como quiere, ya no en el auto.

En consecuencia por más programas incentivos, innovadores, que se muestren como alternativas de movilidad sustentable, no son un requisito u opción suficiente para expulsar a los ciudadanos del vehículo privado. Se muestra necesario tomar medidas contundentes que restrinjan el tránsito vehicular motorizado para generar conciencia ciudadana y esto desencadene en mejoras para la movilidad en la ciudad.

3.2.3 PERFIL DEL USUARIO DE BICI Q

A partir del trabajo de campo realizado y contrastando con los datos estadísticos pre levantados se obtuvo lo siguiente:

El 70% de los usuarios y usuarias de “Bici Q” comprenden un rango de edad entre 19 y 30 años mostrándonos desigualdad en el grupo etario que la utiliza, por otro lado el 85% de las personas entrevistadas son hombres y apenas el 15% son mujeres mostrándonos igualmente desigualdad de género por parte de quienes las usan. Contrastando con las estadísticas del universo de usuarios de Bici Q constatados en el Instituto de la Ciudad de Quito, se afirma el análisis de que, el 66% de usuarios son varones y el 34% de mujeres. (ICQ, 2016).

Desde los datos señalados, las razones fundamentales que determinan la desigualdad de género en el uso del servicio, es debido a que no existen las garantías de seguridad vial ni ciudadana, así como tampoco el respeto al vehículo no motorizado. De esta forma la percepción de una bici usaría lo manifiesta así: “pienso que debería haber más seguridad –ciudadana- porque ese es un limitante para no usar la bicicleta” (Carrillo, 2016).

Ahora, una de las razones primordiales por la que no se usa la bicicleta pública en la ciudad, es por la falta de respeto hacia la o el ciclista, mostrándonos que el 75% de las y los entrevistados lo muestra como el mayor inconveniente. Es así, que resulta indispensable y de manera emergente arrancar con programas de sensibilización que incidan en la conciencia ciudadana y cambie el paradigma clásico de la movilidad, hay que empoderar más al usuario de la movilidad no motorizada para posibilitar un cambio en la forma de pensamiento, proveer de más espacio público a la ciudadanía para eliminar las diferencias que se generan en el espacio privado gracias al capital económico.

En relación a los perfiles ocupacionales de las personas entrevistadas, cabe destacar que un 40% de las y los usuarios del programa bicicleta pública son estudiantes y el 50% profesionales, el 10% restante son personas que usan el servicio y provienen de sectores no cualificados académicamente, de niveles socioeconómicos bajos pero que usan la bicicleta como otra movilidad inclusive sin conciencia. Así, las principales variables que condicionan el uso de los medios de transporte alternativos en la ciudad son: La cobertura territorial, la amplitud horaria y el coste de servicio (Cebolla y Avellaneda, 2008., citado en Samaniego, 2015). No obstante es importante mencionar que un determinante muy fuerte para la generación del nuevo paradigma es gracias al entorno que nos rodea, nada es posible construir o constituir sin el adecuado ambiente o entorno para la conformación casi natural de los nuevos roles sociales generados a partir de la apropiación del espacio por medio de la bicicleta pública, esta posibilita innovaciones para cambiar la movilidad en Quito.

Sobre la cobertura territorial es importante mencionar que dentro de Quito, el único sector favorecido para usar bicicletas y la que ha experimentado otra experiencia de movilidad, es el sector norte de la ciudad, esto gracias a que los centros económicos, educativos, culturales de la urbe se encuentran dentro del territorio mencionado y es donde más se desarrollan o desenvuelven las lógicas citadas. Es la única parte de la ciudad donde se ha dotado de infraestructura destinada netamente para el uso de peatones, ciclistas, patinadores, corredores y más. Este centrismo de atención ha creado procesos de exclusión o anulación de estas experiencias en sectores como el Sur de Quito, el Valle de los Chillos y el Valle de Cumbaya.

Para el caso de Bici Q, a pesar de que el servicio sea gratuito y se de una amplitud horaria en el mismo, no son factores tan importantes como la cobertura territorial. Esto genera desigualdad en el acceso al servicio, además de que limitar las distancias no permite la cohesión social, provoca disputas o diferencias entre la ciudadanía por la atención desigual que se le da a una parte de la ciudad más que a otra, asimismo no permite que la bicicleta pública se posicione como herramienta efectiva de innovación para la movilidad ya que el acceso a su uso está determinado por el territorio en el que transita.

El factor territorial es una variable determinante para la elección de movilidad, en Quito la limitada extensión de la ciclo vía no permite satisfacer la demanda existente, inclusive inhibe un mayor aumento (demanda) y se posiciona como un factor sumamente excluyente. Se muestran empíricamente la exclusión de sectores poblacionales que residen en el Sur y en las periferias del norte.

Para efectos de esto, un 60% de entrevistados reside entre el centro y el norte de la ciudad, poniendo en consideración y denotando la necesidad de ampliar la red de ciclo vías a la mayoría de puntos poblacionales de Quito. Es importante mencionar que casi la mitad de las personas entrevistadas perciben que la ubicación de las 25 estaciones no son adecuadas y es en donde radica el foco del problema.¹⁵ Por lo tanto, si el objetivo es transitar hacia una movilidad sustentable, el aumento de la oferta de BiciQuito es un requisito de partida.

3.2.4 ALTERNATIVAS E INICIATIVAS MUNICIPALES Y CIUDADANAS EN CUANTO A LA MOVILIDAD EN QUITO.

En los últimos años se han generado medidas públicas y de la ciudadanía para cambiar la movilidad en la ciudad, estas propuestas han nacido tanto desde la administración en turno y la sociedad civil.

Las actuales políticas públicas optadas por el municipio están enmarcadas en la Visión Estratégica de Movilidad 2015-2030, la misma propone el mejoramiento del transporte público, la integración de la bicicleta dentro de su sistema de movilidad y la intervención en infraestructura vial. Así, en esta política se muestra

¹⁵ La expansión territorial de Bici Q ha sido propuesta en los planes de movilidad desde la alcaldía Moncayo, Barrera y Rodas. Con esta información, surge inmediatamente la duda de: ¿Qué es lo que priorizan las políticas públicas de movilidad en las reuniones de consejo metropolitano?

la consideración del surgimiento del nuevo ciudadano, ya que mediante la propuesta y lucha constante de los movimientos a favor de la bicicleta, además del malestar colectivo por el tráfico que vive Quito, la administración gubernamental ha hecho caso y ahora se tolera-contempla cualquier tipo de movilidad que se dé y todo lo que sus dimensiones consideren.

Cabe destacarse que se potencian varias políticas ya establecidas, se perpetúan y generan nuevas estrategias así como acciones que la ciudad ha venido ejerciendo.

Desde la investigación realizada, se requieren medidas fuertes y rotundas que minimicen la capacidad vial para los vehículos motorizados privados de manera que el auto se encuentre con grandes dificultades para moverse y el empoderamiento del ciudadano “a pie” sea más visible así como más viable. Es preciso señalar al respecto que, tal y como muestran algunos estudios, la reducción de la capacidad vial genera una disminución del tráfico motorizado sin que ello comporte un caos circulatorio o una congestión permanente a largo plazo. Como parte de las principales acciones optadas por las alcaldías se muestran las siguientes:

A. PICO Y PLACA:

En mayo del 2012 el Municipio de Quito implementa la medida denominada “pico y placa”, que nace con el fin de restringir y detener la circulación de vehículos privados en el horario de lunes a viernes durante las horas de mayor congestión (07:00 a 09:30 a.m.; 16:00 a 19:00 p.m.), la prohibición rige según el día y último dígito de la placa del vehículo particular.

“Con la medida “pico y placa” se estima lograr la restricción de circulación de alrededor de 70 000 vehículos” (Secretaría de Movilidad, 2015)

Programa de restricción vehicular “pico y placa”:

Día de la semana	Placa
Lunes	1 y 2
Martes	3 y 4
Miércoles	4 y 5
Jueves	6 y 7
Viernes	9 y 0

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2016.

Debido al constante incremento del parque automotor en la ciudad, la congestión es cada vez mayor y se perfila claramente la deficiencia de infraestructura para la misma. Para la alcaldía, la congestión vehicular se mide por la velocidad promedio de circulación motorizada, por lo que la Secretaria de Movilidad menciona lo siguiente:

En el transcurso de los últimos 6 años, la velocidad media general de circulación en el sistema vial del DMQ ha experimentado un descenso, pasando de 19.9 km/h a 14.1 km/h, indicador que refleja las deficiencias que presentan las características y condiciones físicas y funcionales de la red vial principal metropolitana, de manera especial las de acceso a la ciudad de Quito y su red vial principal interna (Secretaria de Movilidad, 2015. Pág. 23 citado en Samaniego, 2015).

Para este indicador el incremento del tiempo en circulación y por ende de congestión, incrementan los tiempos de tránsito, afectando claramente a la calidad de vida de los ciudadanos y a la vez la salud.

Al inicio no tuvo la efectividad esperada ya que el aumento constante del parque automotor no permitió los resultados esperados. Como principales factores son la adquisición de nuevos vehículos por parte de los mismos ciudadanos, en el día que este restringido de circulación un auto, tiene la posibilidad de optar por el otro. Se aumentaron también los viajes en taxis y por ende la oferta de los mismos. Cinco años más tarde de la iniciativa, la congestión vehicular sigue siendo uno de los mayores problemas dentro de la movilidad en la ciudad.

Como parte de otra iniciativa gubernamental se considera el sistema de estacionamiento tarifado, con el mismo se espera que de igual manera se reduzca la elección de utilizar vehículo privado en Quito.

B. CICLO PASEO:

El ciclo paseo es una iniciativa de la sociedad civil, organizada en un movimiento ecologista llamado “Acción Ecológica” que surge en 1996. Sus primeras acciones a desarrollar eran el fomentar y proponer el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, exigir respeto y espacio para los ciclistas urbanos mediante

un mecanismo propio llamado “pedaleadas de protesta”, las mismas se desarrollaban todos los viernes de cada fin de mes.

A partir del año 2002, su organización fue más estricta creando la Fundación “Biciacción” con el fin de promover el uso de la bicicleta, fomentar la convivencia pacífica entre los distintos medios de transporte en Quito y finalmente el respeto para las y los ciclistas de la ciudad. Para el año siguiente la fundación junto al Centro de Investigaciones Ciudad y la Fundación Ciudad Humana de Bogotá generan uno de los primeros seminarios denominado “Ciclovías para Quito” asimismo con el apoyo de varias organizaciones locales e internacionales no nombradas; el objetivo de este seminario fue crear un comité de gestión interinstitucional que vele por las políticas y proyectos de ordenamiento territorial urbano así como el fomentar el respeto, tolerancia hacia el “otro” en el espacio público. (Beltrán, Matamoros, 2010. Pág. 3)

Ahora, la creación de esta alianza dio paso a generar respuestas al problema del transporte en Quito, por lo que Biciacción propuso generar una planificación estratégica que muestre la factibilidad para poder dar apertura a la circulación de las bicicletas de una forma constante por la urbe. La primera propuesta fue la organización de ciclopaseos mensuales para verificar si había el apoyo ciudadano necesario para que le Municipio inicie la construcción de infraestructura para los ciclistas en las vías de la ciudad.

Entonces, el primer ciclopaseo nació en el mes de abril de 2003 y comprendía una extensión de 9,5 km entre la “Cruz del Papa” y la “Tribuna del Sur”, la acogida ciudadana fue tal que para el quinto ciclopaseo se extendió la longevidad de la ruta ampliándola a 15 km. Así desde el 31 de agosto de 2003 el ciclopaseo de Quito se extendía desde el sector de “el labrador” hasta la “Tribuna del sur”, esta nueva ruta atravesaba por el parque “La Carolina”, la Av. Amazonas hasta llegar a la Av. Galo Plaza Lasso sector el “Parque de los recuerdos”. Finalmente para el 26 de octubre de 2003 (Ibíd. 2010. Pág. 5) la ruta se extendió a 20 km, llegando hacia la parte sur de la ciudad “Turubamba” y para noviembre de 2004 el ciclopaseo “Quito se mueve contigo” se extiende hasta Quitumbe con un total de 24 km de ruta ciclística para uso de la ciudadanía.



Actualmente se contabiliza por cada domingo de la semana una afluencia de alrededor de 30 000 personas (Ciclópolis, 2016) entre ciclistas y peatones que usan el espacio público y posibilitan una alternativa de movilidad, claro es el caso de familias enteras que visitan a otras dentro

de la urbe desplazándose mediante la bicicleta. **Fuente:** Ciclópolis

Otras ciudades han optado por incentivar el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad mediante la organización de ciclopaseos u otras alternativas, estas han sido: Loja, Cuenca, Ambato, Ibarra, Guayaquil y Santo Domingo.

Ciudades que cuentan con ciclo paseo			
Ciudad	Frecuencia	Estado	km
Quito	Todos los domingos del mes	Activo	30
Loja	Todos los domingos del mes	Activo	10
Cuenca	Cada 15 días	Activo	5-10
Ambato	Dos domingos del mes	Activo	6
Santo Domingo	Todos los domingos del mes	Suspendido	6
Guayaquil	Ocasional, ejecutado hasta 2013	Suspendido	1,76-6,95
Ibarra	Ocasional, seis fechas fijadas	Suspendido	5
Nota: En el caso de Cuenca, el trayecto del ciclopaseo cambia regularmente por lo cual no se puede definir un número exacto de kilómetros. En Guayaquil, por su parte, hay diversas rutas de entre 1,76 km y 6,95 km.			

Fuente: Carolina Samaniego, 2015.

C. BICI PASEOS PATRIMONIALES

Esta iniciativa surge también desde la sociedad civil en concordancia con la Fundación Biciacción, mediante la misma se intenta generar el uso de la bicicleta pública y privada como alternativa para la movilidad y apropiación del espacio público. Los Bicipaseos Patrimoniales son encuentros diurnos y nocturnos de ciclistas urbanos que buscan, fuera de lo mencionado, dar a conocer nuestro patrimonio histórico y cultural tangible e intangible con visitas guiadas y teatralizadas. No obstante se busca reforzar las habilidades urbanas en bicicleta. Generalmente estos encuentros se dan una vez al mes. (Biciacción,2016.)



Fuente: Biciacción

D. CICLEADAS URBANAS NOCTURNAS CER:

Las cicleadas urbanas nocturnas es una iniciativa que busca que los ciudadanos descubran distintos barrios de la ciudad en horas no productivas o laborables, estas buscas fomentar el interés por el uso de la bicicleta privada en el día como medio de transporte, disipar el ideal de que la ciudad no se presta para la bicicleta y mediante la experiencia ganada no temer la circulación por la ciudad o lugares no diferenciados para el uso del ciclista.

E. “HADAS MADRINAS”:

Esta iniciativa surge del grupo “Carishinas en bici”, es un movimiento social de mujeres ciclistas que surge en el 2009 y busca empoderar a las mujeres del uso de la bicicleta y dejar de lado el mito de que la bicicleta es netamente de uso masculino.

Las hadas madrinas permiten a las mujeres desenvolverse en bicicleta por la ciudad enseñando a otra a montar, para estos días han alcanzado fomentar el uso en su género. Este proyecto ha sido acogido por muchas mujeres de todas las edades pero aún falta trabajar mucho ya que tan solo el 34% de usuarios de bicicleta en la ciudad son mujeres (ICQ, 2013).

Ahora, se observa que existe un abanico enorme de alternativas que fomentan el uso de la bicicleta en la ciudad, las mismas directa o indirectamente buscan recuperar el espacio público para el ser humano mediante la segregación, y de ser necesario, la exclusión del automóvil en sectores altamente peatonalizados. El objeto se ha convertido en común ya que busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos gracias a la acción involuntaria que posee la bicicleta que es: mejorar el estado físico de la población ahorrando alrededor de 800 millones de dólares en salud preventiva (MSP, 2015), reducir la contaminación ambiental y mejorar el aire de la ciudad, y la posibilidad de generar espacios de encuentro y recreación.

3.3 ASPECTOS QUE INCIDEN EN EL USO DE LA BICICLETA PÚBLICA EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

En esta parte del desarrollo de la investigación se observó que para incentivar o incrementar el uso la Bici Q o bicicleta pública en la ciudad es necesario considerar varios aspectos importantes. Primeramente la bici, es capaz de procrear y empoderar al ciudadano, permitiéndole apropiarse del espacio público y a la vez nace como una alternativa para la movilidad en la ciudad ya que es un vehículo que se ha ganado y a la vez se le han construido derechos. El uso de la misma, germina una mayor y fuerte relación entre el ciudadano con el espacio público porque el ciudadano crece y se desarrolla dentro de este sitio, necesita nuevos hábitos, costumbres, identidades, roles, organizaciones, movimientos,

infraestructura que la muestren más y se dé la conformación del nuevo paradigma de movilidad para Quito.

Por lo tanto, el análisis sobre el poco uso de la bicicleta en la ciudad, como alternativa, no se ciñe solamente a la falta de infraestructura. El mayor uso de la misma, como acción efectiva de la ciudadanía, se dará cuando se considere determinantes económicos, políticos, sociales, de conciencia, culturales, geográficos, socio demográficos, de seguridad, educación vial, promoviendo la lucha en igualdad de condiciones con el auto.

Dejar de lado estas consideraciones han permitido que el Distrito Metropolitano de Quito posea una red de ciclo vías urbanas que abarca 173 km de extensión (Barrera, 2014). Sin embargo, solamente el 31.94% son vías de uso exclusivo de la bicicleta (ICQ, 2013) mientras que el porcentaje restante, es espacio compartido con peatones y con vehículos motorizados¹⁶ produciendo una maraña y mostrándonos la conclusión a la que se llega si no existe una disciplinada organización, la actual movilidad de Quito.

Por lo tanto, cabe decir que la mayoría de las personas entrevistadas consideran que por no contemplar las variables nombras, las ciclovías y en general la infraestructura dotada no es adecuada para fomentar e incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad. Se demandan mayores conversaciones con los movimientos sociales para velar por sus derechos y generar otra conciencia, capacitaciones viales, encuentros multidisciplinarios donde estén tanto conductores de vehículos motorizados y no motorizados, como lógicas para posibilitar y fomentar su uso. No obstante, es necesario y visible (por el trabajo de campo) que una vez generado el nuevo pensamiento o paradigma de movilidad en la sociedad, se requiere espacios diferenciados para dar exclusividad tanto a peatones como ciclistas, asimismo no hay que olvidar las autopistas para los autos pero con la finalidad de algún momento censurar su circulación en totalidad.

Desde otro punto de vista, dentro de la investigación se detectaron varios aspectos críticos de la ciudad a causa de la falta de infraestructura especializada para ciclistas, estos son: Av. Francisco de Orellana, Diego de Almagro y Amazonas

¹⁶ Este compartimento de las vías generalmente crea conflictos con los peatones por el uso del espacio.

(ciclovía compartida), por otro lado en el Centro Histórico la mayoría de calles son de uso mixto con el trolebús reduciendo su uso casi en totalidad ya que el articulado utiliza la mayoría del espacio y segrega al ciclista a la acera. En conclusión, esto ha dado paso al fraccionamiento y separación de la ciudadanía limitando los alcances de organización por la lucha de derechos que nos pertenecen, así como la perpetuación del ciudadano clásico al que George Amar (2011) llama “homo economicus”¹⁷.

Acerca del tema del compartimiento de la vía con los autos privados se muestra indicios de otra educación vial aunque muy mínimos donde se respeta la circulación del peatón y del ciclista por el espacio público sobre la del auto, denotando palpablemente el nuevo paradigma. Ciertos puntos de disputa se mantienen en las calle Antonio Ulloa y Luis Cordero, mostrándonos que a pesar de toda la construcción simbólica de estos espacios con señalética y buena infraestructura lo que se requiere es un cambio en la conciencia de la ciudad para darnos cuenta de que el problema es el auto y como este detiene la movilidad, ahora inclusive natural de la población.

Se debe tener presente que cuando la cultura y conciencia ciudadana sobre el uso de la bicicleta progresa, no es indispensable grandes inversiones en la construcción de infraestructura, ya que se espera que las vías existentes sean compartidas y que el usuario de la bicicleta pública tenga prioridad en todo instante, se hace un llamado nuevamente a una rica y nueva conciencia colectiva.

Dentro de los últimos años han existido denuncias de varios colectivos ciclísticos sobre la reducción de infraestructura vial para las bicicletas denotando una deficiencia notable en la planificación, implementación, socialización y promoción de las mismas por parte del municipio, sin embargo estas muestras de participación ciudadana han dado paso a el replanteamiento de algunos lugares y la habilitación de nuevos para la circulación (El Universo, 2014). A partir del análisis de la investigación, también es importante mostrar que, dotar de mayor infraestructura al espacio público produce una mayor conjugación y flujo de las relaciones sociales. Estos lugares se convierten en espacios compartidos, transitados, donde aparecen relaciones espontaneas, fluidas, fragmentadas, que

¹⁷ Véase, *Homo Mobilis, la nueva era de la movilidad*. 2011.

surgen de códigos y sistemas de interacción en el momento a causa de las situaciones a las que el ciudadano se ve expuesto. La consideración de la diversidad de la ciudad, con una buena infraestructura y junto con el espacio público provocan interacciones, sinergias, códigos naturales de convivencia, sin embargo estas interacciones no siempre son en favor de los principios o derechos colectivos, a veces se gestan relaciones para lastimar el bienestar común.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El presente estudio se ubica en las temáticas de la movilidad, las relaciones sociales producidas en el espacio público y la ciudadanía, dentro de la ciudad. En tal sentido nuestra propuesta metodológica radica en el ámbito de la sociología urbana y de la ciudad. Se busca procesos que deriven de la percepción sobre el uso de la Bici Q en relación a la movilidad existente en la actualidad dentro de Quito.

El diseño metodológico consta de dos aspectos fundamentales, los cuales van a determinar la estructura de la propuesta de investigación y le van a dar sustento. El abordaje de estudio se dilucida a partir de: la definición del perfil de investigación, las técnicas a utilizarse, el universo de investigación y el cronograma a seguir.

Perfil de la investigación: La propuesta se inserta dentro de un ámbito cualitativo, es decir explorar las relaciones sociales y describir la realidad, a partir de la percepción, de los diferentes actores. En este sentido dado que nuestro tema es en sí de movilidad, hablamos de teóricos como Jordi Borja, Fernando Carrión, Saskia Sassen, Alberto De La Peña, así como también referencias en el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, prensa escrita e investigaciones realizadas por instituciones públicas en referencia al tema optado. Dispongo de un perfil de investigación cualitativo que resulta apropiado para la construcción de un esquema que dilucida las interrogantes de investigación planteadas sobre percepción.

Técnicas de Investigación: Se plantea un horizonte de dos técnicas a utilizar dentro de la propuesta: el uso de la entrevista abierta y semiestructurada, y la observación participante.

La entrevista al ser una fuente de interacción entre varias personas hacia la consecución de información sobre determinado problema resulta útil al momento de obtener datos sobre las temáticas planteadas en nuestra investigación. En tal sentido me remitiré directamente al uso de la entrevistas informacional y no estructurada, respectivamente, la exploración de manera general de un tema y la obtención de información sobre determinado tema con el cual tendré libre discreción para la construcción de temáticas que se irán dilucidando en la entrevista. Por lo tanto se realizó observación participante desde el mes de julio hasta el mes septiembre y se aplicó entrevistas a las y los bici usuarios diferenciando el género y el grupo etario al que pertenecen. En general el punto central de reflexión en las entrevistas tendrá que ver con la interacción de los usuarios de bicicleta pública con la ciudad (sociedad), la percepción sobre el uso de la bicicleta pública en relación a la movilidad existente en la ciudad y como cambiar su percepción permitirá apropiarse a la larga del espacio público.

La observación participante permite la comprensión del contexto, la experiencia y la cotidianidad de los sujetos de estudio sobre la realidad que les compete. Al tratarse de una vinculación directa, hablamos de un proceso en el cual se seleccionó un conjunto de usuarios e interactuaré con ellos, registrando dicha experiencia en un diario de campo, así como en mi grabadora de voz.

Universo: Para el uso efectivo de las técnicas de entrevista y observación participante se definió las unidades a las cuales se va a investigar, los criterios de representación hacia la elección de informantes, entre otras cosas.

Como lo había referido anteriormente, se hizo uso de la entrevista informacional (abierta) y no estructurada a un grupo de bici usuarios. Dentro de la observación participante opté por realizar el contacto con movimientos sociales que promueve el uso de la bicicleta como alternativa a la movilidad en Quito, estos son “Andando en Bici Carajo”, “Bici Unión”, “Ciclópolis”, pues se plantea un acercamiento directo con la realidad, de los usuarios de bicicleta privada y de la bicicleta pública, en búsqueda de información sobre su concepción y percepción de cómo se encuentra la movilidad actual, la apropiación del espacio público y las alternativas contemporáneas. En cuanto a los criterios de selección de

movimientos sociales, se utilizó un muestreo en bola de nieve, es decir establecer un primer informante de manera aleatoria de la organización, una vez consultado sobre información, dicho individuo puede nominar otros individuos dentro de estos colectivos y a su vez estos pudieron nominar a otros individuos, en otras palabras constituir una red de informantes dentro de estos grupos y movimientos, el objetivo central es recabar la mayor información posible dentro de estos colectivos hacia la consolidación de información clave para el estudio.

Ahora, al finalizar esta etapa de la investigación que presentamos, es importante generar un análisis general a partir del abordaje teórico y el trabajo de campo realizado para presentar una propuesta o conclusión de los fenómenos identificados dentro de la movilidad en Quito y que le competen a la sociología por el interés colectivo que genera.

En principio, el paradigma clásico de la movilidad se interesa por satisfacer la necesidad de cubrir una distancia en el menor tiempo y con la mayor velocidad que se pueda, este postulado se sobrepone en todos los aspectos al intento de surgimiento del nuevo paradigma. Esta nueva forma de pensar considera una vasta amplitud de variables que se debería considerar para poder optar por una movilidad más acorde al contexto que se vive, que no entorpezca sino sea una solución para mejorar el bienestar colectivo. Es casi palpable el hecho de que aún se cree, desde la forma de pensamiento del ciudadano quiteño actual, que la movilidad es sinónimo de transporte y que la competencia del mismo le pertenecer al Estado o Municipio. Es necesario erradicar ese ideal y empoderar a la ciudadanía para que en su organización como sociedad civil se produzcan nuevas experiencias y soluciones para este problema en especial.

De igual manera este nuevo paradigma no solo debe ir acompañado de la propuesta teórica, mejor es producir y configurar la construcción de una conciencia ciudadana que se organice y sea capaz de luchar por los derechos y preceptos colectivos beneficiando a la ciudad por completo, así desde el trabajo de campo se observa que la actual ciudadanía de Quito no posee una formación axiológica, ni de razón, sobre los problemas desde edades tiernas, se delimita que existe una consideración para el bienestar individual censurando o eliminando el provecho colectivo. Desde el estudio aplicado sobre la movilidad, esto se da ya

que desde tempranas edades se infunde el valor del prestigio que te da poseer un vehículo motorizado sobre los vehículos no motorizados o cualquier otra alternativa, asimismo cuando uno circula por las calles es fácil mirar ampliamente que la ciudad está diseñada y se reproduce para el auto. Este vehículo, incluso por su velocidad, ha acelerado los procesos del capitalismo y modernización en la urbe ya que moviliza la producción rápidamente y apresura la llegada de procesos ajenos a los contextos locales tales como ferias, eventos, “food trucks”, etc.

La seguridad es otro punto importante que se trajo a la luz en esta investigación, es notable y un tema muy conocido que dentro de las ciudades latinoamericanas la inseguridad es una variable naturalizada que ha condicionado el accionar de la ciudadanía volviéndola más introvertida, reservada y cerrada. Desde nuestro estudio, la inseguridad ha sido uno de los factores que limitan el uso de alternativas para mejorar la movilidad. Tal es el caso de estas afirmaciones que inclusive dentro de los medios de transporte cotidianos (autobuses, metro buses, taxis) la condición de inseguridad incrementa poniendo a la ciudadanía a la defensiva y a la vez transformando su actitud diaria para el desarrollo de los roles por lo que es responsables. Es decir, la inseguridad es un tema sumamente importante para mejorar o empeorar el accionar diario de la sociedad, es un determinante.

Por otro lado, las relaciones sociales son otro aspecto que se pudo observar como un tema conflictivo en la investigación. Dentro de la actual concepción que se tiene de movilidad, las relaciones sociales se germinan a paso lento o son casi nulas. Esto se produce ya que el paradigma clásico se impone nuevamente sobre cualquier aspecto y el interés de la ciudadanía es tener la facilidad y agilidad de movilizarse hacia sus lugares de trabajo, de estudio, de ocio, espacios recreativos y más; como se muestra, el escenario de las relaciones no surgen ya que se al no cambiar la percepción y concepción de los traslados, no se puede contemplar las lógicas (tradicionales o nuevas) que aparecen, moldean y dan un sentido al desarrollo de la lucha y conquista por los derechos colectivos. Se observó que si el paradigma cambia, nacen relaciones espontáneas, fluidas que generan códigos y sistemas de interacción tanto como sinergias o códigos naturalizados, pactadas sobre la espontaneidad de las situaciones a las que los ciudadanos podían enfrentarse gracias a los saberes prácticos aprendidos a lo largo de su experiencia

en la ciudad, por ejemplo en los desplazamientos que se realizan en las vías compartidas con el peatón, cuando existe una confluencia alta de gente, peatones y ciclistas optan por escoger su derecha para circular, esto como código construido por los valores adquiridos al conducir auto, pero que gracias a la “tierna” conciencia ciudadana que se está dando y la circulación a baja velocidad, no produce altercados o mucha confrontación entre ellos, a pesar de que sea compartida.

Ahora bien, respondiendo a la pregunta de investigación planteada al inicio de este estudio. Es innegable y casi inseparable la relación existente entre el espacio público y la ciudadanía; en otras palabras, el espacio público es un lugar multivalente porque alberga y relaciona todo con todo, ordena tanto como disciplina las relaciones que se generan en su interior, tolera todas las muestras de desacuerdos, críticas, presiones colectivas, sin dejar de proveer de continuidad a todo lo que lo comprende. Ahora, la ciudadanía es quien habita este sitio, lo funcionaliza como espacio social, manifiesto cultural y produce tanto como se conforma en referencia al espacio público dándole estatuto y el derecho de convertir este espacio en espacio político para la lucha por sus derechos, asimismo se configuran expresiones colectivas y nuevas voluntades. No obstante, no hay que olvidar que al ser un espacio público y de referencia política posee y genera también conflicto. Así, el espacio público en su relación intrínseca con la ciudadanía se lo considera como el medio de comunicación por el cual la sociedad civil clama y hace escuchar su voz, le pertenece a la ciudadanía por naturaleza.

Este tipo de estudios le competen a la sociología ya que se manifiestan dentro del espacio público interacciones humanas conformando una vida social dentro de las áreas metropolitanas, se observó que se enfoca y es posible desarrollar investigaciones sobre política, cultural, tendencias demográficas, pobreza, migración, exclusión, etc., para entender los fenómenos sociales que surgen en la ciudad. De igual manera, el estudio de estos fenómenos surgidos dentro de la urbanidad provee aportaciones para el diseño de políticas públicas que se encaminen en favorecer a la colectividad o luchar por la representación y el bienestar de algún movimiento que sea vulnerado por los intereses de otros en un contexto citadino.

Si bien, en el espacio público se genera una gran diversidad de alternativas para la movilidad y es donde se gesta el nuevo paradigma, de igual manera se producen peticiones y presiones sociales constantes por el reclamo de mejoras en este problema que aqueja constantemente a la ciudad. Sin embargo es donde la bicicleta aparece y es necesario detenernos para analizar los alcances que puede llegar a poseer en sí misma.

Dentro del nuevo escenario moderno de la movilidad al que se propone llegar, la bicicleta aparece y se configura como un instrumento político que posibilita la apropiación del espacio público mediante su uso, además dota al ciudadano la capacidad para poder transitar por donde la voluntad humana se lo ordene, pero sin olvidar sinergias o códigos naturales preestablecidos. Gracias a la bicicleta el ciudadano se empodera y abre la capacidad de mezclarse, modificar y ordenar sus traslados considerando su entorno en base a la nueva conciencia.

Como propuesta para que se dé mayor apropiación del espacio público y se puede incursionar en alternativas a la movilidad por parte de la población urbana, es generar conciencia a la ciudadanía mediante capacitaciones sobre derechos y obligaciones de los conductores de todos los vehículos no solamente educación vial, de igual manera colocar horas prácticas en los currículos de formación de conductores que permitan a las y los ciudadanos conducir tanto vehículos motorizados como no motorizados en las vías y calles de la ciudad, de esta manera al experimentar en igualdad de condiciones los riesgos y ventajas se produce una nueva conciencia, quizás la del *homo mobilis*.

BIBLIOGRAFIA

- Alguacil, Julio. *Espacio público y espacio político*. (2008) Visto en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-65682008000100011. 10/03/2016
- Borja, Jordi. (2003). *La Ciudad Conquistada*. Alianza editorial, Madrid.
- Borja, Jordi. (2000) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Alianza editorial, Barcelona.
- Carrión, Fernando. (1999) *La Ciudad, escenario de comunicación*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Quito, Ecuador.
- Carrión, Fernando (2003). “*Espacio Público: Punto de Partida para la Alteridad*”. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Quito, Ecuador.
- Castells, Manuel. (1998). *La era de la información: Economía, sociedad y cultura. El poder de la Identidad*. Alianza Editorial. Madrid.
- De la Peña, Gabriela. (2016) *Simmel y la Escuela de Chicago en torno a los espacios públicos en la ciudad*. Visto en: <http://sincronia.cucsh.udg.mx/pena03.htm>, 30/03/2016.
- Delgado, Manuel. Malet, Daniel. (2016). *El espacio público como ideología*. Visto en el internet: <http://www.fepsu.es/docs/urbandocs/URBANDOC1.pdf>. 12/04/2016.

- Hercel, Manuel. Magrinya, Francesc. (2016). *El espacio de la movilidad urbana*. Visto en internet: www.cafedelasciudades.com.ar/imagenes_131/Indice_prologos_movilidad.pdf. 06/05/2016.

- Hercel, Manuel. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*. Editorial Reverté. Barcelona.

- Jardón, Carlos M. (2016). *Espacio Público en Quito, un instrumento innovador para implementar el desarrollo territorial*. Visto en el internet: https://www.researchgate.net/profile/Klaus_Gierhake/publication/288496907_ESPACIO_PUBLICO_EN_QUITO_ECUADOR_UN_INSTRUMENTO_INNOVADOR_PARA_IMPLEMENTAR_EL_DESARROLLO_TERRITORIAL/links/5682458808ae1975839038e6.pdf 04/03/2016.

- Martínez, Emilio. (1999). *Introducción en Park, Robert. “La Ciudad y otros ensayos de ecología urbana”*. Ediciones del Sebal. Barcelona
- Park, Robert. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Ediciones del Sebal. Barcelona.

- Sassen, Saskia. (1999) *La Ciudad Global*. Universidad de Buenos Aires Editorial.

- Segovia, Olga y Guillermo Dascal (2000). *“Espacio público, participación y ciudadanía”*. Ediciones SUR. Santiago, Chile.

- Gartor, Miriam (2015). *El sistema de bicicletas públicas BiciQuito como alternativa de movilidad sustentable: aportes y limitaciones*. Letras

Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales N° 18, septiembre 2015.

- Diario “El Comercio” (2016). *Los Quito Cables, El Condado y Pisulí*. Visto en: <http://www.elcomercio.com/opinion/alejandrribadeneira-analisis-quitocables-condado-pisuli.html> 08/09/2016.
- Barrera, Augusto (2014). “Testimonio de un compromiso cumplido. Informe de Gestión 2009 -2014”. FLACSO.
- BiciQuito (s/f). “Mapa de ciclovías”. Disponible en <http://www.biciquito.gob.ec/> (visitada 28 mayo 2016).
- ICQ. Instituto de la Ciudad de Quito (2013). “Boletín estadístico mensual ICQ n° 14/ enero de 2013”. Visto en: <http://www.institutodelaciudad.com.ec/attachments/article/124/Bolet%C3%ADn%20N%C2%B0%2014.pdf>, (visitada 11 marzo 2016).
- ICQ. Instituto de la Ciudad de Quito (2013). “Boletín estadístico mensual ICQ n°21”. Visto en <http://institutodelaciudad.com.ec/attachments/article/149/boletin21.pdf>, (visitada 11 marzo 2016).
- MDMQ. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2009). “Plan maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito: 2009-2025”.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Secretaria de Movilidad (2015). *El Sistema de Bicicleta Pública*. Visto en: <http://www.secretariademovilidad.quito.gob.ec/index.php/biciquito/el-servicio.html> (27/08/2016)

- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. INEC. (2010). *Censo de Población y Vivienda 2010*. Visto en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda-2010/> (23/08/2016)
- Herrera, Luis. (2012) *¿Quién cuenta la historia de la bicicleta?* Visto en: <https://andandoenbicicarajo.wordpress.com/2011/04/20/%C2%BFquien-cuenta-la-historia-de-la-bicicleta-en-quito/> (20/10/2016)
- Beltrán Santos, Ramiro David; Pabón Matamoros, Oscar Fernando. (2010) “Análisis del impacto del ciclopaseo dominical en el tráfico de la ciudad de Quito”. FLACSO.
- Fundación Ciclópolis. (2016). “En vacaciones, Ciclópolis invita a los jóvenes a trabajar en Ciclopaseo”, Visto en: <https://ciclopolis.wordpress.com/quienes-somos/> (27/08/2016)
- Fundación Biciacción. (2016). *Bicipaseos Patrimoniales*. Visto en: http://www.biciaccion.org/index.php?option=com_content&view=article&id=754&Itemid=41 (19/10/2016)
- Diario el Universo. (2014) “Cambios en ciclovías de Quito serán analizados este miércoles”. Visto en: <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/29/nota/3294686/cambios-ciclovias-quito-seran-analizados-este-miercoles>. 29/08/2016
- Samaniego, Carolina. (2016). *Movilidad urbana en el Distrito Metropolitano de Quito: una mirada desde los estudiantes de la escuela*

de Sociología de la PUCE. Visto en:

<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/10289> 14/07/2016.

ENTREVISTAS:

- Vallejo, Roberto. (12 de Octubre de 2016). Bici Usuario y Difusor científico Exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Soto, Miguel (10 de octubre de 2016). Bici Usuario. Estudiante. Exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Carrillo, Paola. (11 de octubre de 2016). Bici Usuaría. Ingeniera en Hotelería. Exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Gallegos, Steven. (13 de octubre de 2016). Bici Usuario. Estudiante. Exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Romero, Sofía. (13 de octubre de 2016). Estudiante. Bici Usuaría. Entrevista exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Gallegos, Andrés. (14 de octubre de 2016). Cineasta. Bici Usuario. Entrevista exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Otalima, Santiago. (14 de octubre de 2016). Diseñador Gráfico. Bici Usuario. Entrevista exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)
- Chiriboga, Diego. (15 de octubre de 2016). Diseñador Gráfico. Bici Usuario. Entrevista exclusiva para esta tesis. (O. Ibujés, Entrevistador)

ANEXOS

GUION DE ENTREVISTA ABIERTA Y SEMIESTRUCTURADA

Datos personales

1. ¿Cuál es su nombre?
2. ¿Qué profesión tiene?
3. ¿Cuántos años tiene?

Apropiación del espacio público:

4. ¿Cuándo circulas por las calles-ciclovías, de la ciudad, sientes que ejerces algún tipo de derecho ciudadano? ¿Cuál?
5. ¿Para qué usas la bicicleta? ¿Con qué frecuencia?
6. ¿Qué es para ti el derecho a la calle? ¿Sientes que lo ejerces?

Relaciones sociales en el espacio público: (Cuando usas la bici)

1. ¿Qué tipo de relaciones crees que se generan entre los ciclistas y los automovilistas?
2. ¿Qué tipo de relaciones crees que se generan entre ciclistas?
3. ¿Qué tipo de relaciones crees que se generan entre ciclistas y el peatón?
4. ¿Crees que se puedan generar códigos de convivencia alternos con el uso de la bicicleta Q?

Infraestructura

1. ¿Consideras que tenemos una buena infraestructura para la bicicleta pública u otras? ¿Por qué?
2. ¿Cuál es tu actitud frente a la infraestructura dotada por el municipio de Quito? ¿La cuidas? ¿La dañas? ¿Por qué?

3. ¿Consideras que la infraestructura existente es adecuada para la bicicleta pública u otras? ¿Qué le falta?

IMÁGENES



Fotografía 1: Apropriación del espacio público por medio de la Bicicleta Pública mediante el fomento de eventos.

Fuente: “Climacleando”



Foto

2: Priorización del uso del espacio público por medio de la Bici Q.

Fuente: *Geo593*